10e Année ø N° 469 — 50 Centimes — 14 Septembre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Meeting d'Evian. ø Les Courses de Chantilly.

LE MEETING DE BRESCIA

Duray au virage de l'Arunda.

(Voir pages 182 à 189.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements.. „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SANTAL MIDY

INOFFENSIF
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

MAUX D'ESTOMAC - INDIGESTIONS
Guéris instantanément par les
GOUTTES DES COLONIES
de **CHANDRON**
PARIS, 20, rue de Châteaudun et toutes Pharmacies
Souveraines contre *Maux de Cœur, Cholérine et Dysenterie*

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

PRODUITS CHIMIQUES ET PHOTOGRAPHIQUES
EXTRA PURS
"JADE"
(Exiger la Marque
REVELATEURS CONCENTRES INALTERABLES
PRODUITS SPECIAUX POUR PLAQUES EN COULEURS
TANNOFIXEUR — VIRAGES POLYCHROMES
EN VENTE PARTOUT
DÉPOT GÉNÉRAL : 92, Rue de Rennes, PARIS

AUTOMOBILES
FOUILLARON
à changements de vitesse progressifs
54, RUE DE VILLIERS — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

ALCYON
BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.
TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes gères 38 kgs.
4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Vegetal
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, P

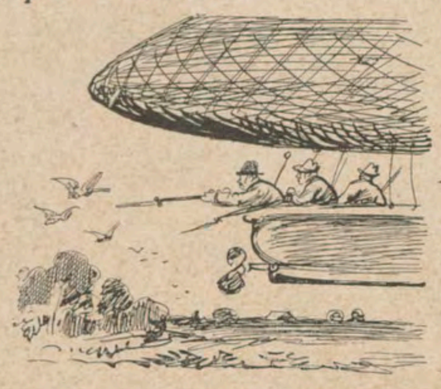
PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue Ste Ferdinand, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

COURSES D'ÉTÉ, AU MAROC

« Spahi » — grand favori, à dix marocains contre un magnifique cavalier!

— Oui, on me l'a vendu comme chien de chasse, mais c'est plutôt un chien de police... tenez, il vous a vu un fusil à la main; il croit que vous voulez m'assassiner!



DANS QUELQUES ANNÉES

Grâce aux ballons dirigeables, on pourra chasser les perdreaux et les faisans à la baïonnette. Si on dédaigne les tuer à bout portant.

— La foudre tombe sur mon auto .. devinez ce qui arrive...
— Parbleu... elle met votre voiture en miettes!
— Sauf les pneus, monsieur... c'était des « Gaulois »... ils ne craignent rien, pas même le tonnerre.

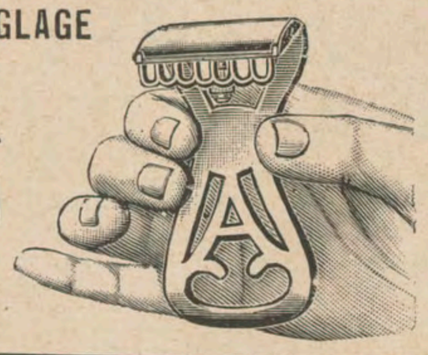
SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ

Pour rester toujours jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez le **Thé Mexicain du Dr Jawas** et vous maigrirez sûrement et sans régime. Véritable cure végétale qui rajeunit les traits et **empêche de grossir**.
SUCCÈS UNIVERSEL. — *Se méfier des Contrefaçons*
Prix de la boîte : 5 fr.; les six boîtes : 28 fr.
Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris, et dans toutes Pharmacies.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie 2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

PLUS DE REPASSAGE, D'AFFILAGE NI AUCUN RÉGLAGE
RASOIR "ASTOR"
DE SÛRETÉ
Bté S. G. D. G.
avec 6 LAMES Franco
Catalogue gratis sur demande.
7 fr. 50
ASTORGIS — 57, rue Turbigo — PARIS
et tous Couteliers, Armuriers, Articles de Voyage.



DÉFIEZ-VOUS, Mada
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les
au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUT
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLE
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-po
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Pa

ÉPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem
Dr BOURDAUX, FLEURANCE (

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HERNIE GUÉRI

par le Nouveau BANDAGE MEYR
Accepté p/la Société de Chirurgie
Recommandé par les
Membres du Corps Méd
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cata
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, P

AUTOMOBILES MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES • 102, RUE DES VIVANTS, 102 • BORDEAUX
à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION 8, RUE LAFAYETTE, 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES ET CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

14 Septembre 1907 — N° 469
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

Marquis de Soriano. Marquise de Soriano.

AU MEETING D'ÉVIAN : LE *SIGMA* QUITTE LE PORT

Le superbe meeting organisé par la Société nautique d'Evian, et qui s'est tenu sur le lac Léman, les 31 août, 1er et 2 septembre, comprenait des régates à la voile et à l'aviron et des courses de canots automobiles. L'un des triomphateurs a été le Sigma, *au marquis de Soriano, barré de main de maître par son propriétaire, et qui a fait le meilleur temps des cruisers dans la course en ligne et dans les épreuves du mille et du kilomètre.*

Voir pages 190, 191 et 192.

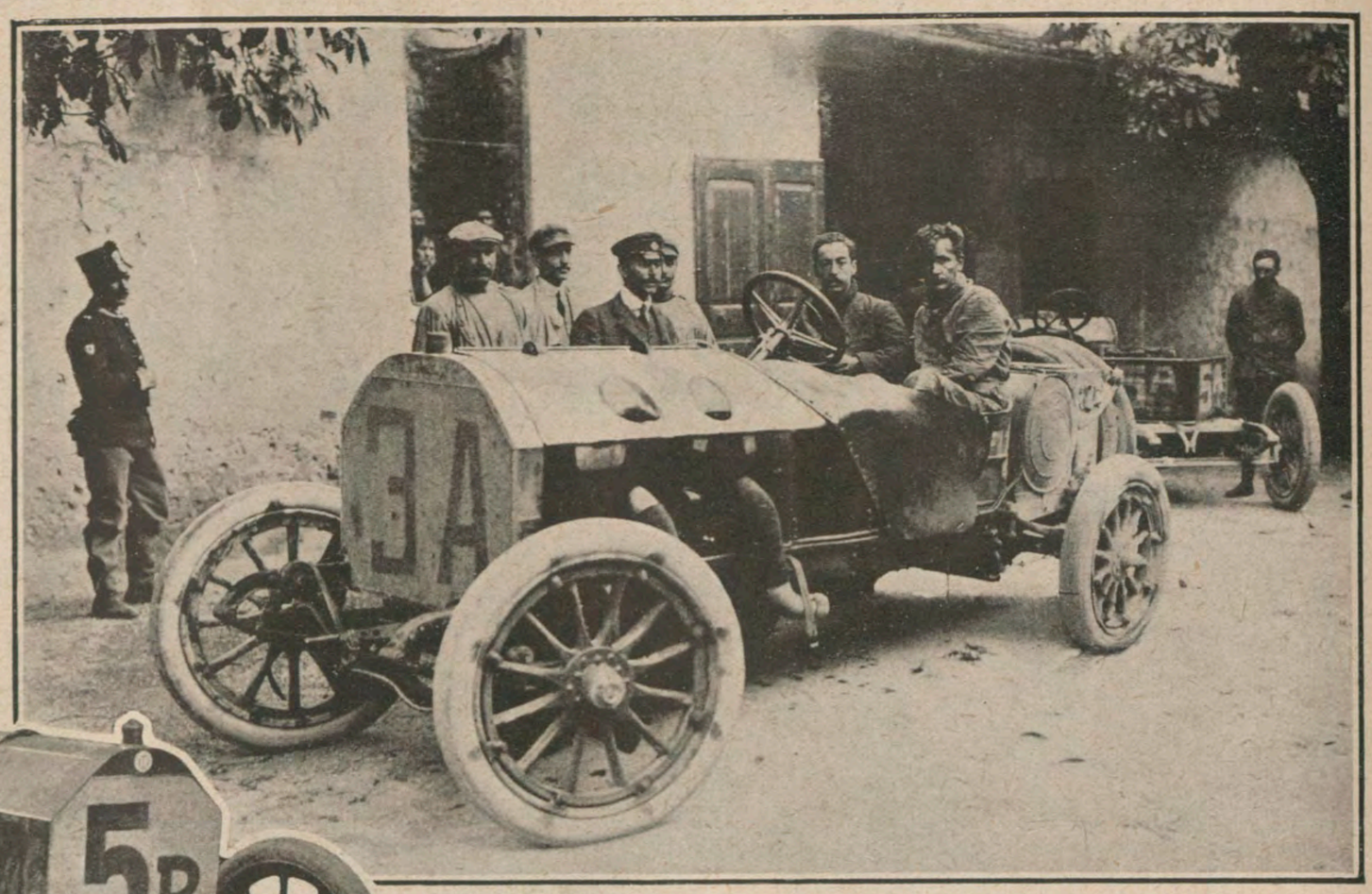
(Photographies de notre envoyé spécial.)

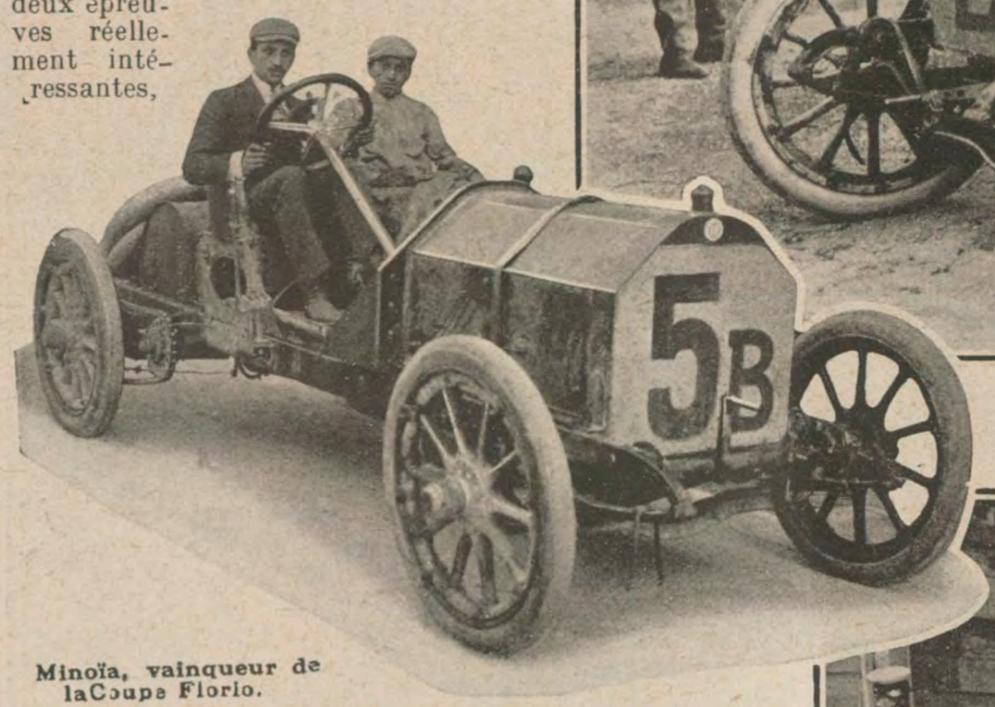
LE MEETING DE BRESCIA

Par C. FAROUX

L'industrie française vient de subir deux nouveaux échecs en Italie ; mais ces défaites comportent certaines restrictions qu'il convient de signaler. En réalité, jamais la suprématie française ne s'est aussi clairement manifestée qu'au cours de 1907, et nos représentants ont été victimes de la glorieuse incertitude des courses.

Ceux qui avaient fait le déplacement de Brescia, à l'occasion du meeting automobile dû à l'initiative de l'Automobile-Club de Milan, n'auront pas eu à le regretter. Outre qu'ils ont assisté à deux épreuves réellement intéressantes, en dépit des trop nombreuses abstentions françaises, ils ont eu cette agréable surprise de trouver là-bas une organisation véritablement admirable et qui mérite d'être signalée comme le modèle du genre. La façon dont les tribunes étaient installées, le plan des services accessoires (tribune de la presse contiguë aux guichets télégraphiques et à la cabine du chronométreur, affichage double remarquablement clair et rapide), la gaieté de la décoration adoptée, la délicieuse installation du buffet, l'emplacement adopté enfin pour le départ et l'arrivée (entre deux virages distants de huit cents mètres), tout a contribué à créer à Brescia une atmosphère de sympathie, voire d'enthousiasme. Il convient d'en faire remonter tout le mérite aux actifs organisateurs parmi lesquels il faut mettre au tout premier plan le docteur Gildo Guastalla et le docteur Aldo Weillscho t. M. Guastalla, une des lumières du monde automobile transalpin, est un des esprits les plus rares et les plus originaux que je connaisse, et tout le monde connaît la compétence de M. Weillschott en matière de courses d'automobiles. Je dois signaler également le dévouement du secrétaire du comité d'organisation, notre confrère R. Perrone.



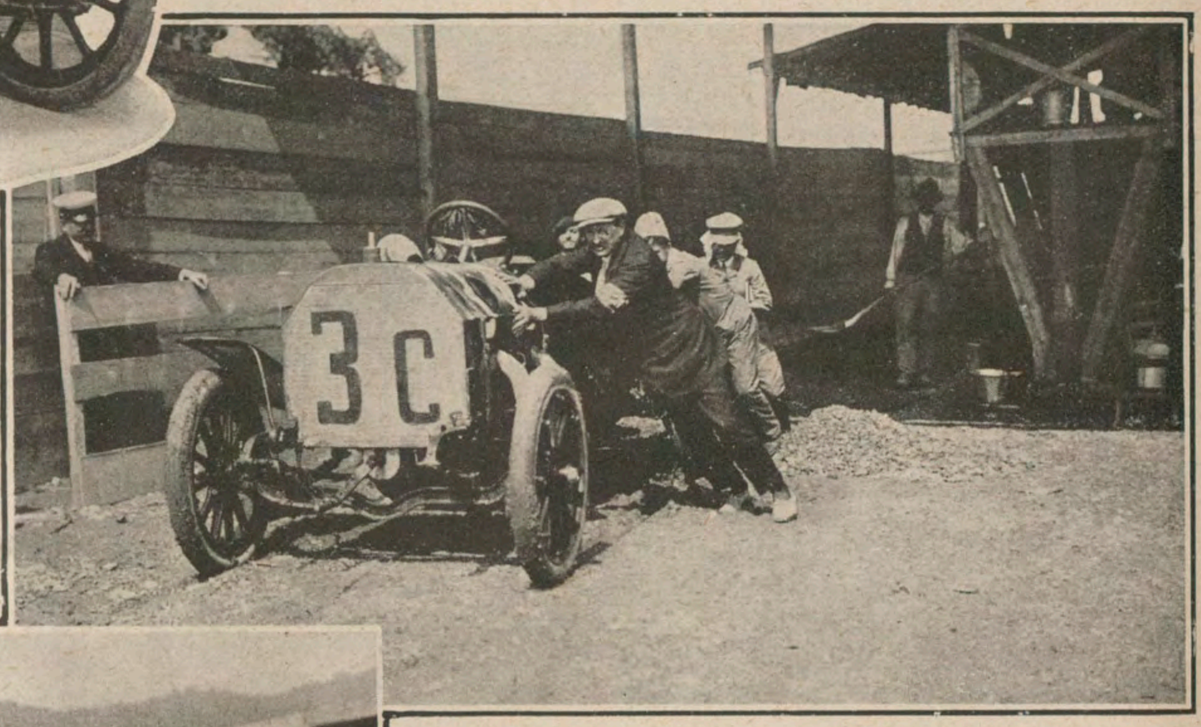


Minoïa, vainqueur de la Coupe Florio.

La Coupe Florio, formule du 1 aunus, a été pour Minoïa, en 4 h. 39 m. 53 s. 4/5, moyenne à l'heure 104 kilom. 204. Voiture Isotta-Fraschini, *filiale* Lorraine-Dietrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin.

Cagno, vainqueur de la Coupe de vitesse.

La course réservée aux voitures formule A. C. F. est revenue à Cagno, voiture Itala, pneus Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.



Fournier mène sa voiture au départ.

Henry Fournier, qui avait fait sa rentrée en course au Taunus, a pris part à la Coupe de vitesse. Il a abandonné après un incident sans gravité.

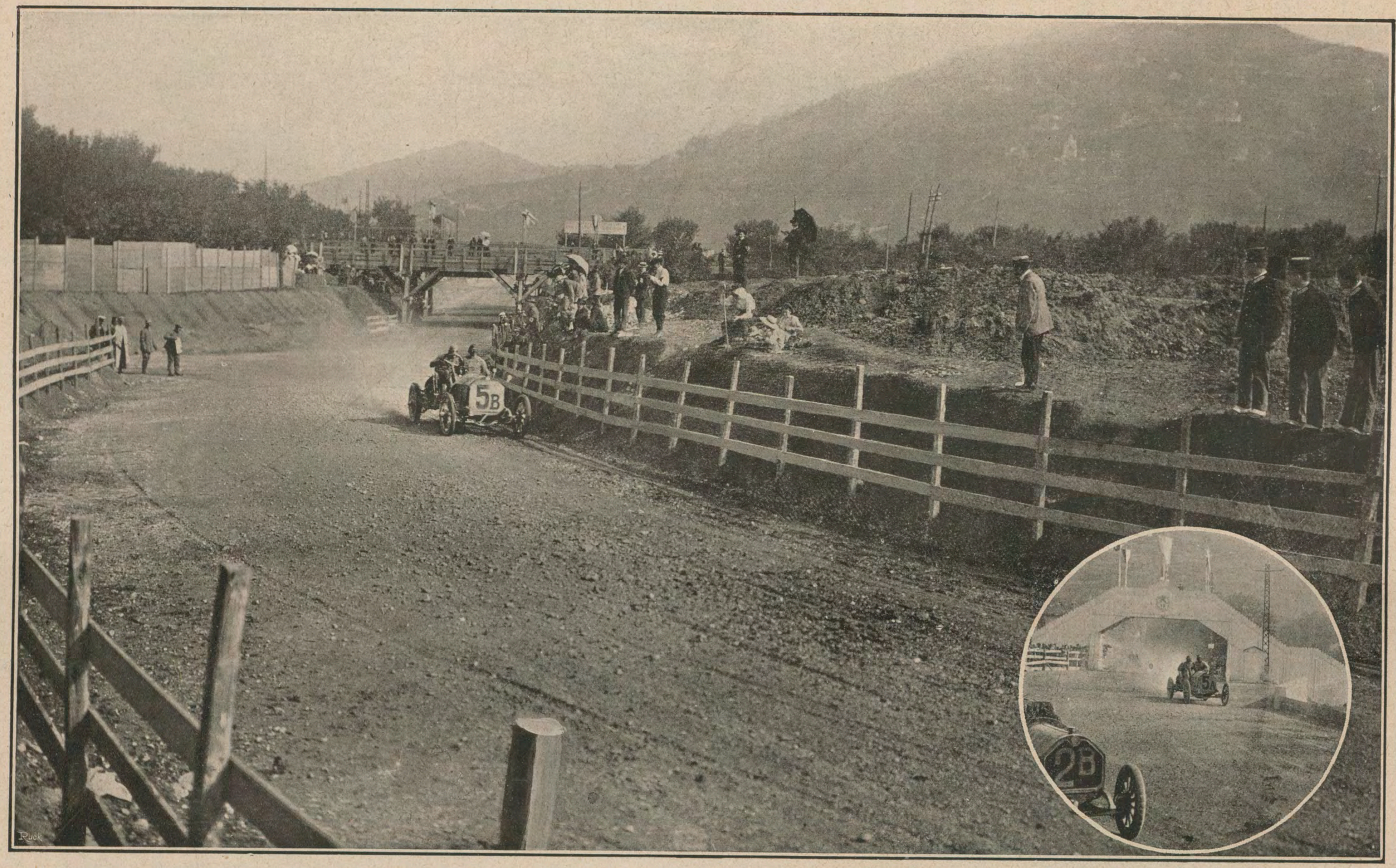
Aux Isotta-Fraschini le succès de la première journée

39 partants prirent le départ de la première épreuve, baptisée Coupe Florio. Le lot comprenait 4 voitures françaises, 6 voitures allemandes et 29 voitures italiennes. Parmi ces dernières, beaucoup n'étaient pas de pure origine transalpine. Les Wolsit, par exemple, sont construites suivant une licence des Wolseley anglaises et on connaît assez d'autre part l'étroit lien

La Princesse Lætitia arrive aux tribunes.

La sœur du roi d'Italie est une chauffeuse convaincue. Elle a assisté aux deux journées de courses et chaudement félicité les vainqueurs à leur arrivée.

LE MEETING DE BRESCIA & LA COUPE FLORIO



LE VAINQUEUR, MINOIA AU VIRAGE DE L'ARUNDA

La Coupe Florio, disputée le premier jour du meeting, était réservée aux voitures répondant à la formule de la Coupe de l'Empereur : cylindrée maximum de 8 litres, poids minimum de 1.175 kilos. Elle a été gagnée par Minoïa, qui a tenu la tête dès le premier tour et n'a pas été inquiété. Il a couvert les 486 kil. 560 en 4 h. 39 m. 53 s. 4/5, moyenne à l'heure 104 kil. 204, sur voiture Isotta-Fraschini, *filiale* Lorraine-Dietrich, *munie de pneus et de jantes amovibles* Michelin. *En bis, Trucco, classé quatrième, en 5 h. 5 m. 54 s., sur voiture de même marque.*

Une consigne trop rigoureuse.

Les mesures d'ordre étaient très sévères. C'est ainsi que Hémery et Hanriot eurent toutes les peines du monde à obtenir l'entrée au pesage.

de parenté qui unit les Isotta-Fraschini à nos fameuses Lorraine-Diétrich.

Jamais course ne fut plus aisée à décrire : dès le début, Minoïa, sur Isotta-Fraschini, faisait le meilleur temps et allait sans cesse augmentant son avance jusqu'à la fin du sixième tour ; dès lors, sa victoire étant certaine, il ralentissait prudemment et Benz comme Rochet-Schneider avaient un foudroyant retour. Finalement, Minoïa terminait premier, suivi de Hémery et Hanriot, sur Benz, de Trucco, encore sur Isotta-Fraschini, de Vitton et Thieulin, sur Rochet-Schneider, d'Airoldi et Demogeot, sur Darracq, etc.

Les quatre voitures françaises terminaient groupées en excellente position ; et sur 6 allemandes, 4 réussissaient également à terminer le parcours. En revanche, le pourcentage des arrivées italiennes n'était que de 20 0/0.

La victoire des Isotta-Fraschini peut légitimement être tenue pour régulière : ces voitures étaient incontestablement les plus rapides du lot et elles ont victorieusement démontré leur régularité. Quant à la moyenne de Minoïa qui frise le 105 à l'heure, elle est extraordinaire, car ce Circuit de Brescia, si peu accidenté soit-il, ne va pas sans certaine difficultés : toute sa partie orientale est abondante en virages courts et secs.

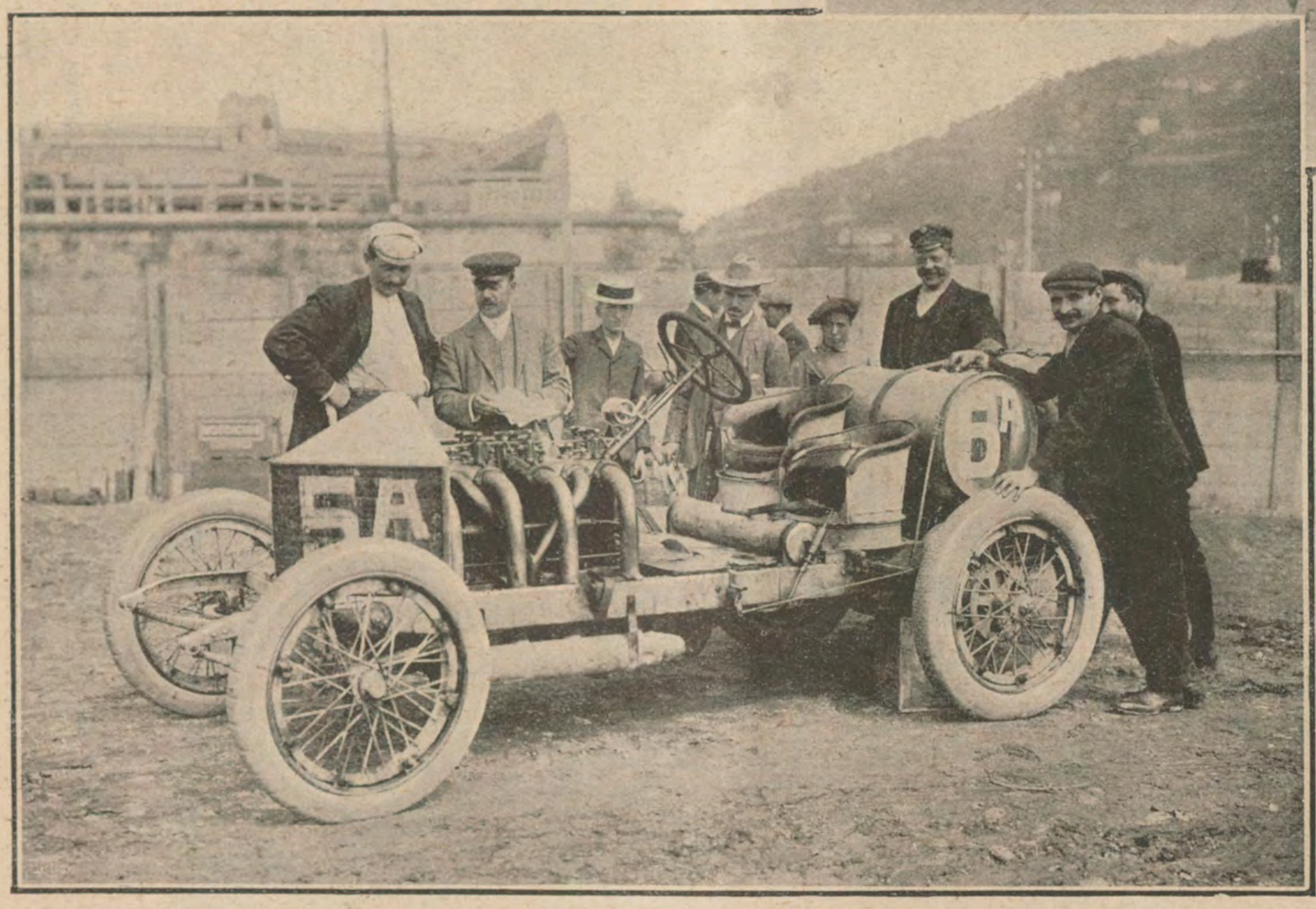
Ainsi Minoïa fait du 105 de moyenne avec un 4-cylindres de 140 d'alésage. C'est exactement la moyenne que fit Raggio en 1905 avec un 4-cylindres de 180. Or, la voiture la moins puissante est en même temps plus lourde et offre un maître-couple plus élevé. Ces diverses constatations apparaîtraient à beaucoup quelque peu paradoxales, mais elles s'expliquent aisément.

Le poids ne compte pas : bien mieux, s'il compte — pour un circuit plat comme celui de Brescia — c'est précisément dans un sens contraire à celui qu'on pense communément. Prenez une 120-chevaux de 1.000 kilos et relevez le temps du kilomètre lancé sur route ordinaire ; vous constaterez 24 secondes par exemple. Refaites le même essai après avoir chargé l'essieu arrière de 200 kilos de sable, vous gagnerez sur le kilomètre plusieurs cinquièmes de seconde. Le gain sera d'autant plus sensible que la route est moins bonne : c'est qu'en effet, dans le second cas, l'adhérence étant augmentée, l'utilisation est devenue meilleure.

En dehors de cette superbe victoire d'Isotta-Fraschini, il faut noter une marche admirable des Benz. Ces voitures, qui se sont réellement révélées cette année, ont bien lancé la grande marque allemande, en qui je pense voir une des plus redoutables concurrentes pour les épreuves de 1908.

Une équipe bien française.

Duray, Rougier et Gabriel représentaient les espoirs de la France. Le premier, après avoir longtemps tenu la tête, dut abandonner au sixième tour. Les deux autres se classèrent troisième et quatrième.



Un officiel examine les papiers de Demogeot.

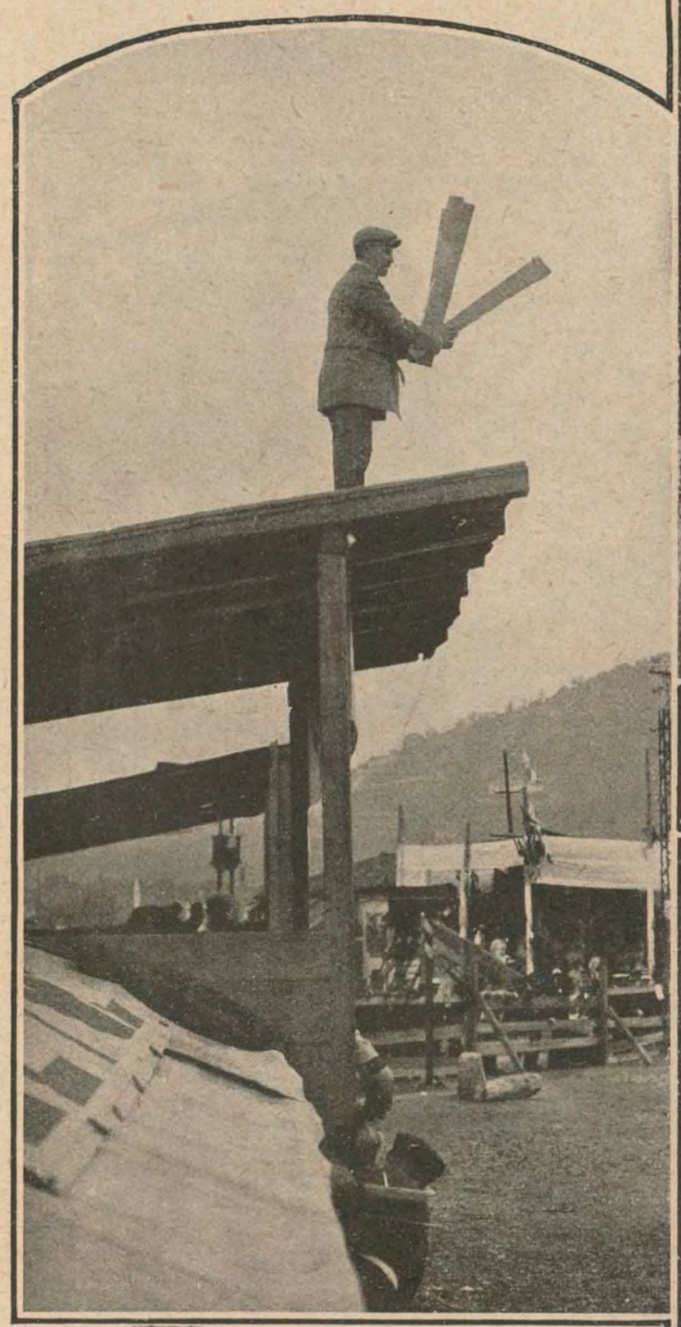
On fut également très sévère pour les concurrents, qui ne purent se mettre en ligne avant d'avoir exhibé des papiers en règle.

Deuxième journée : deuxième victoire italienne. Pour la Coupe de vitesse, les ambitions françaises paraissaient devoir se réaliser assez facilement. 3 Lorraine-Dietrich, 3 Bayard-Clément, 1 Darracq devaient livrer bataille, à 3 Itala, 3 S. P. A. et 1 Diatto-Clément. Cette dernière était d'ailleurs techniquement française ; les S. P. A., de l'aveu même de Ceirano, n'étaient pas prêtes et les Itala ne paraissaient pas pouvoir battre les voitures françaises. Non qu'on doutât de leur vitesse, leur alésage pouvait leur permettre le 160. Mais elles débutaient, et l'expérience prouve qu'il y a là un handicap assez sérieux.

L'événement devait démentir tous nos espoirs. Et cependant... Nous ne reviendrons pas sur la description de la course qu'ont donnée, tour par tour, nos confrères quotidiens. On sait comment Duray, d'abord, Fitz-Shepard ensuite, furent mis hors de course par accident, alors qu'ils étaient en tête du classement; puis ce fut Gabriel qui, après un malencontreux dérapage, perdit seize minutes à monter quatre antidérapants qui ne devaient lui être que d'une faible utilité, le beau temps

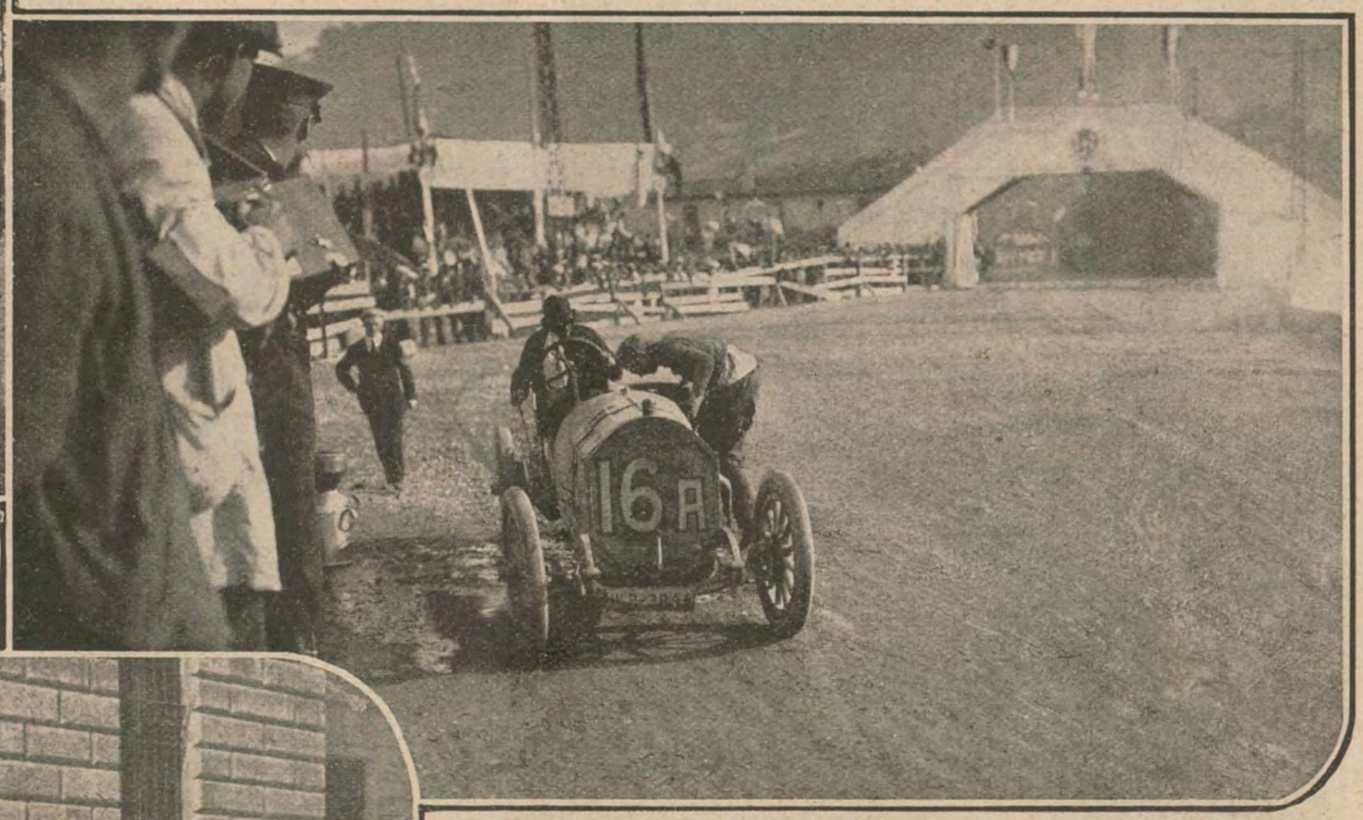
Ceux qui ne paient pas d'entrées.

La course avait suscité un grand enthousiasme dans la région et, tout le long de la route, les arbres étaient recouverts de véritables grappes humaines.



Le sémaphore d'Alézy.

Perché sur le toit du ravitaillement, un camarade indiquait ainsi, à chaque tour, son classement au coureur français.



Garcet change de pneus.

Les routes étant détrempées, la plupart de concurrents remplacèrent leurs pneus lisses par des antidérapants.

Le service d'ordre.

Le ministre de la Guerre ayant refusé le concours de l'armée, le service d'ordre fut assuré par des cyclistes volontaires.

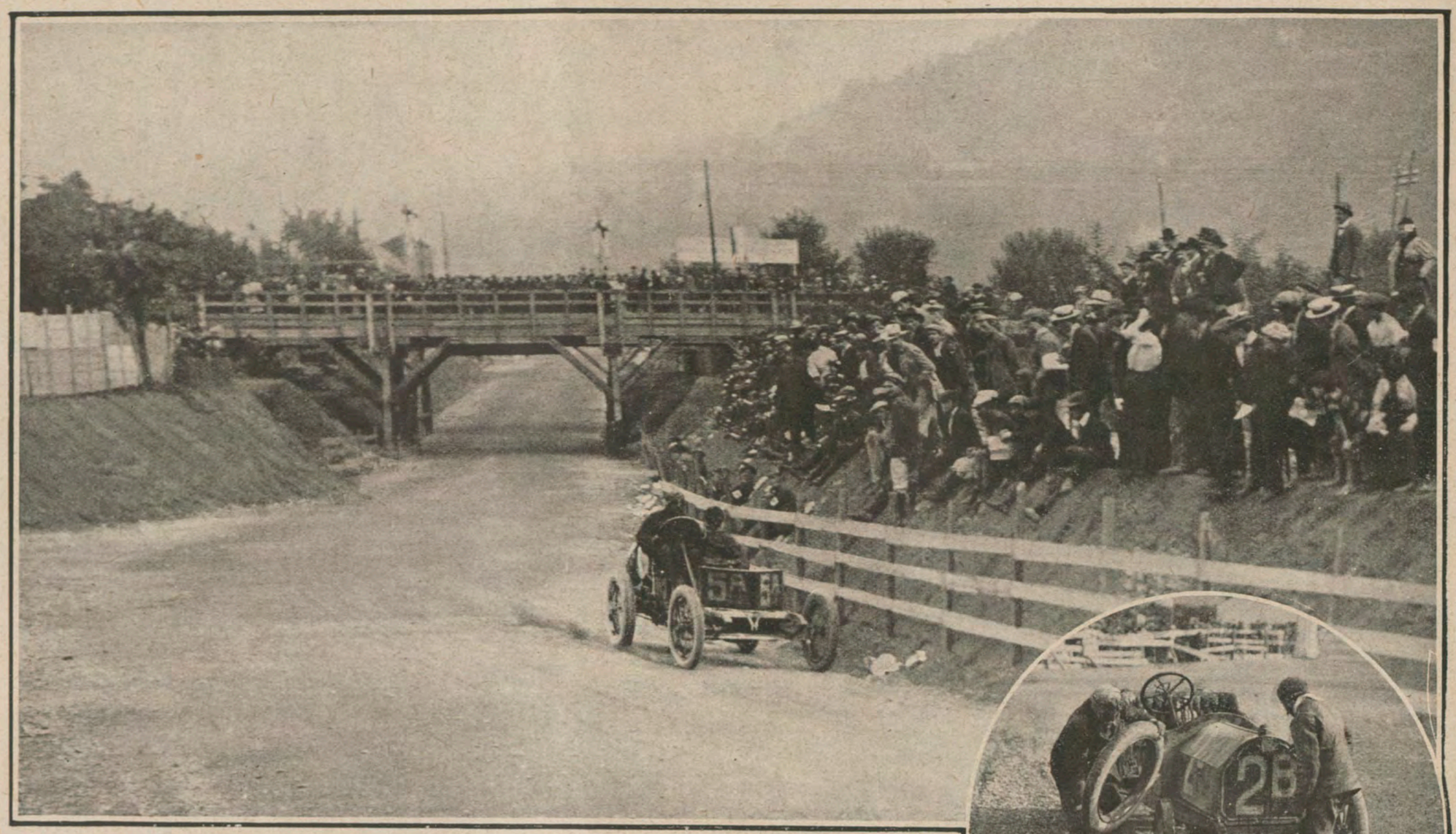
s'étant maintenu. Rougier se montra trop économe d'essence. Et Cagno, qui avait cependant eu six minutes d'arrêt au départ, remonta tout le lot avec une sûreté merveilleuse et classa brillamment son Itala première.

Ainsi la saison sportive 1907 s'est close sur une défaite française : nous avons été battus partout pour la première place mais dans l'ensemble le lot français s'est toujours montré supérieur et il faut proclamer hautement que si le classement se faisait par équipes, nous n'aurions jamais été battus dans aucune épreuve automobile. On dira que la première place compte seule. En sport, oui. Mais les idées sportives ne sont pas toujours entièrement applicables aux compétitions industrielles et en l'espèce, elles ont plutôt fait du mal aux saines idées mécaniques.

Quoi qu'on puisse penser, j'imagine que la saison 1907, qui a si clairement démontré la supériorité d'ensemble des voitures françaises et qui nous a révélé chez Fiat une préparation incomparable et des concurrents terribles, fera, malgré tout, beaucoup de bien à nos constructeurs. Elle aura excité leur émulation et leur aura montré qu'il ne faut jamais s'endormir sur les lauriers.

C. Faroux.

LES DARRACQ A BRESCIA



Demogeot, dans la Coupe de vitesse, au virage de l'Arunda.

Demogeot a fini second, en 4 h. 40 m. 43 s., moyenne 103 kilom. 892 à l'heure, sur voiture Darracq, *pneus* Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch.

Airoldi dans la Coupe Florio, au virage de San-Eufemio.

Airoldi a terminé huitième, en 5 h. 13 m. 12 s., sur voiture Darracq, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

Demogeot change de pneus dans la Coupe Florio.

Dans cette épreuve, Demogeot a fini septième, en 5 h. 10 m. 43 s., voiture Darracq, *pneus* Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch.

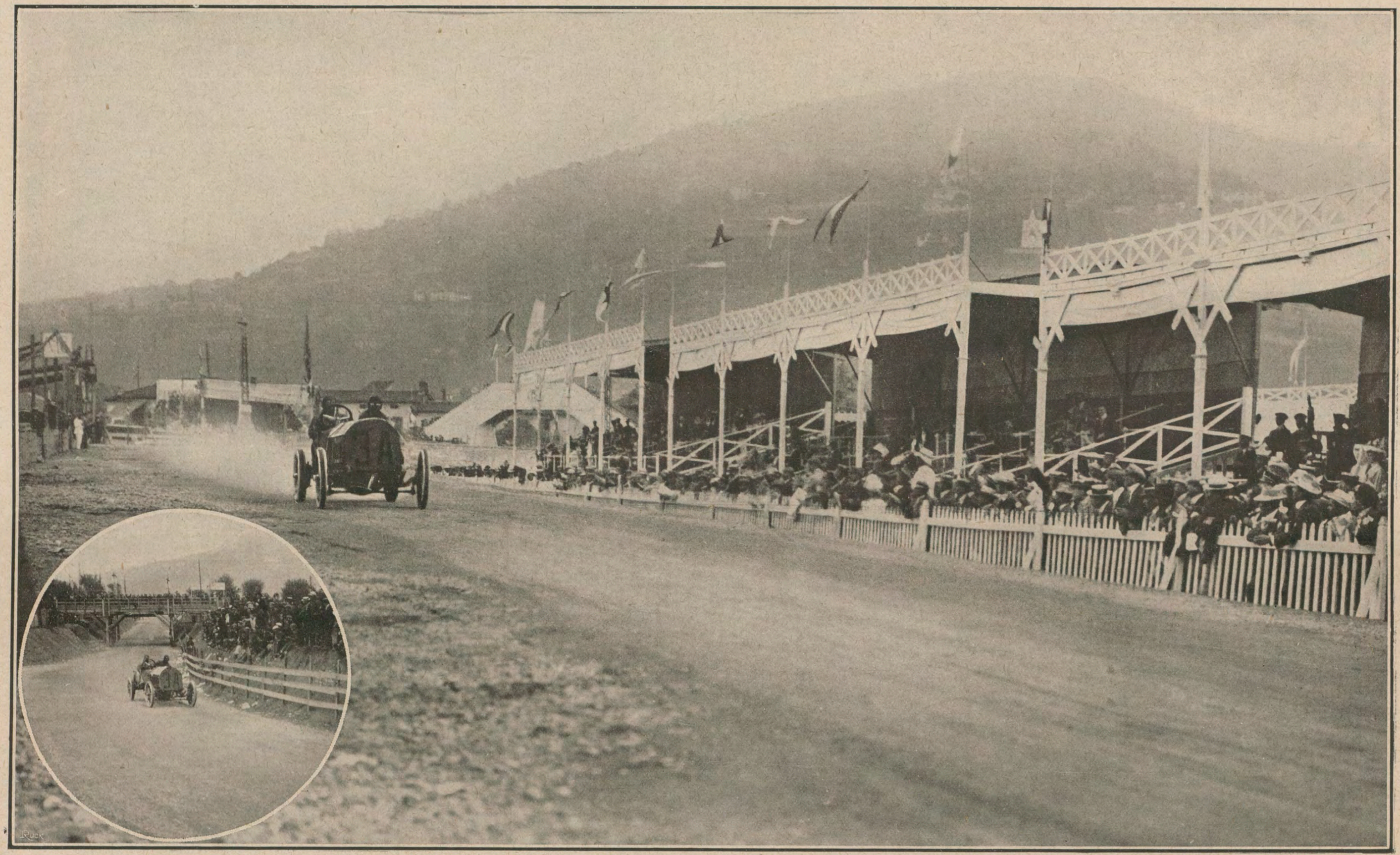
DEUX épreuves se disputaient la semaine dernière sur le Circuit de Brescia : l'une ouverte aux voitures type du Grand Prix de l'A. C. F., l'autre réservée aux voitures répondant à la formule de la Coupe de l'Empereur, c'est-à-dire d'une cylindrée maximum de 8 litres. Dans les deux épreuves, les voitures Darracq étaient représentées, mais les usines de Suresnes s'étaient pour ainsi dire désintéressées de la course et les voitures appartenaient à des particuliers. Elles n'en ont pas moins brillamment figuré, puisque les trois voitures parties ont terminé.

Dans l'épreuve de vitesse, Demogeot a fini second, à trois minutes du vainqueur, dépassant 103 kilomètres à l'heure, malgré les routes détrempées, terminant premier du camp français, Demogeot a fait une très jolie course, et sa performance est une de celles qui peuvent compter.

La veille, Demogeot, dans la Coupe Florio, s'était classé septième, à plus de 93 kilomètres de moyenne, suivi immédiatement d'Airoldi, qui pilotait la seconde Darracq de l'épreuve. On ne saurait donner une meilleure preuve de régularité.

H. P.

LE MEETING DE BRESCIA — LA COUPE DE VITESSE



LE VAINQUEUR, CAGNO, A L'ARRIVÉE

La Coupe de vitesse, disputée le deuxième jour du meeting, était réservée aux voitures répondant à la formule du Grand Prix de l'A. C. F. — consommation maximum 30 litres aux 100 kilomètres, pas de limite de poids. Elle a été gagné par Cagno. Ainsi la dernière grande course de l'année est encore revenue à une marque italienne, la même qui a triomphé dans Pékin-Paris. Le vainqueur a couvert les 486 kilom. 560 du parcours en 4 h. 37 m. 36 s., moyenne à l'heure 105 kilom. 121, sur voiture Itala, *munie de pneus et de jantes amovibles* Michelin *et de la magnéto* Simms-Bosch. *Dans le bas, Cagno au virage de l'Arunda.*

LE MEETING DE BRESCIA & UN IN

HÉMERY DÉBARQUE UN PEU BRUSQUEMENT

La première journée du meeting de Brescia a été marquée par un accident qui a eu une issue fatale. Le comte de Martino, ayant cassé sa direction, a été se tuer contre un arbre. Moins tragique a été l'incident que nous reproduisons ci-dessus. Hémery arrivait au ravitaillement. Pour gagner du temps, son mécanicien s'était déjà levé sur la voiture, quand un coup de frein sec arrêtait celle-ci brusquement et envoyait l'infortuné mécano rouler à plusieurs

INCIDENT PENDANT LA COUPE FLORIO

T SON MÉCANICIEN AU RAVITAILLEMENT

mètres. Il se recevait sur le coude gauche et reprenait sa place sans blessure grave, mais après avoir causé aux spectateurs et surtout aux spectatrices une assez vive émotion. Cela n'empêchait pas Hémery de faire une course superbe, terminant second, en 4 h. 49 m. 49 s., à plus de 100 kilomètres à l'heure, suivi par son compagnon d'écurie Hanriot. Pneus et jantes amovibles Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Le Meeting d'Evian

Trois sports ø Trois succès ø Pérignon bat les records du monde ø ø ø ø ø ø

Le meeting organisé pour la troisième fois par la Société Nautique d'Evian a présenté, cette année, un intérêt tout particulier. Il possédait, en effet, deux clous : des courses à l'aviron pour lesquelles les meilleurs rameurs du continent avaient envoyé leur engagement, et une lutte contre les records, dont Pérignon sortit vainqueur.

Quel merveilleux bassin que ce Léman, enchâssé comme un joyau dans sa ceinture de montagnes bleues, dont le sommet s'argente d'une neige éternelle! Penser que nous avons la chance de posséder à la fois — tout au moins en grande partie — le plus grand lac et la plus haute montagne d'Europe,

Le *Lorraine II* sur la grue.

Pour la seconde journée, Pérignon fit l'essai, sur le Lorraine II *d'une nouvelle hélice dessinée par lui.*

et que nous ne savons pas en tirer parti ! Ah! si le Léman et le mont Blanc étaient en Angleterre, quels prestigieux Henley n'organiserait-on pas à Evian! et comment Davos, Saint-Moritz, Montreux seraient-ils délaissés pour Chamonix! Je vois d'ici le Léman tout entier transformé en arène de tous les sports nautiques, tandis que sur ses rives, des flottilles de house boats s'aligneraient, auxquels de petits ports, de distance en distanc, offriraient un refuge contre les tempêtes du large.

Nous avons vu, à Evian, jusqu'à 14 rameurs en ligne dans une seule épreuve et 8 équipes de 8, fait sans précédent en Europe, où le maximum de 6 équipes a rarement été atteint. Nos rameurs parisiens ont été un peu gênés par la houle, mais c'est une question d'habitude facile à prendre. Delaplane ayant cassé un système a abordé une bouée et a été débarqué un peu brusquement. Rochesani, le champion de la Marne, en a profité pour gagner dans un beau style. En huit, l'équipe du Royal Club Nautique de Gand, qui comptait quatre des vainqueurs d'Henley n'a pas eu de peine à triompher.

Du côté automobile, le gros succès a été pour Pérignon et son superbe racer le *Lorraine-Dietrich*, qui porte dans sa coque de Tellier, l'ancienne coque du *Dubonnet*, trois moteurs du Grand Prix, actionnant chacun une hélice. Après avoir battu le record du kilomètre, Pérignon a essayé le mille lancé. Il a couvert les 1.852 mètres en 1 m. 59 s.3/5, ce qui représente une moyenne de 55 kil. 746 à l'heure. C'est la plus grande vitesse officiellement constatée jusqu'à ce jour pour tout genre de bateaux : transatlantiques, torpilleurs ou destroyers, à hélice ou à turbines. Jamais record ne fut établi dans des conditions aussi strictes de régularité : eau morte sans aucun courant, distance officiellement mesurée au moyen de la triangulation et temps pris par deux chronométreurs : MM. Richard et Audistère.

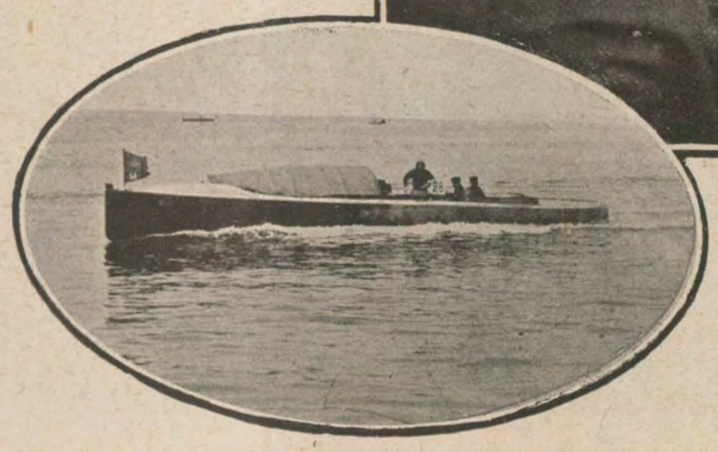
M. V.

La tribune des officiels

Cette tribune comprenait deux étages : au rez-de-chaussée la presse, au premier le starter, les chronométreurs et le canon des signaux.

Une intrépide yachtswoman.

Mme Pierre Girod, femme du président de la Société nautique d'Evian, n'hésite pas affronter les balancements un peu brusques de l'hydroplane de M. Bonnemaison.



Le *Lorraine II*.

Cruiser, à S. A. le duc de Monipensier, barré par Pérignon, gagnant de la 4e série des cruisers.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE MEETING D'EVIAN

Pendant les courses de voiliers.

On ne peut rêver plus gracieux spectacle que celui de ces yachts rapides inclinant leurs voiles blanches sur les eaux bleues du lac Léman.

Pomponet.

Pomponet, *à M. Seiles, a gagné la série A., devant la* Vague, *à M. Sila-Pfund.*

Rochesani gagnant de la course en scull.

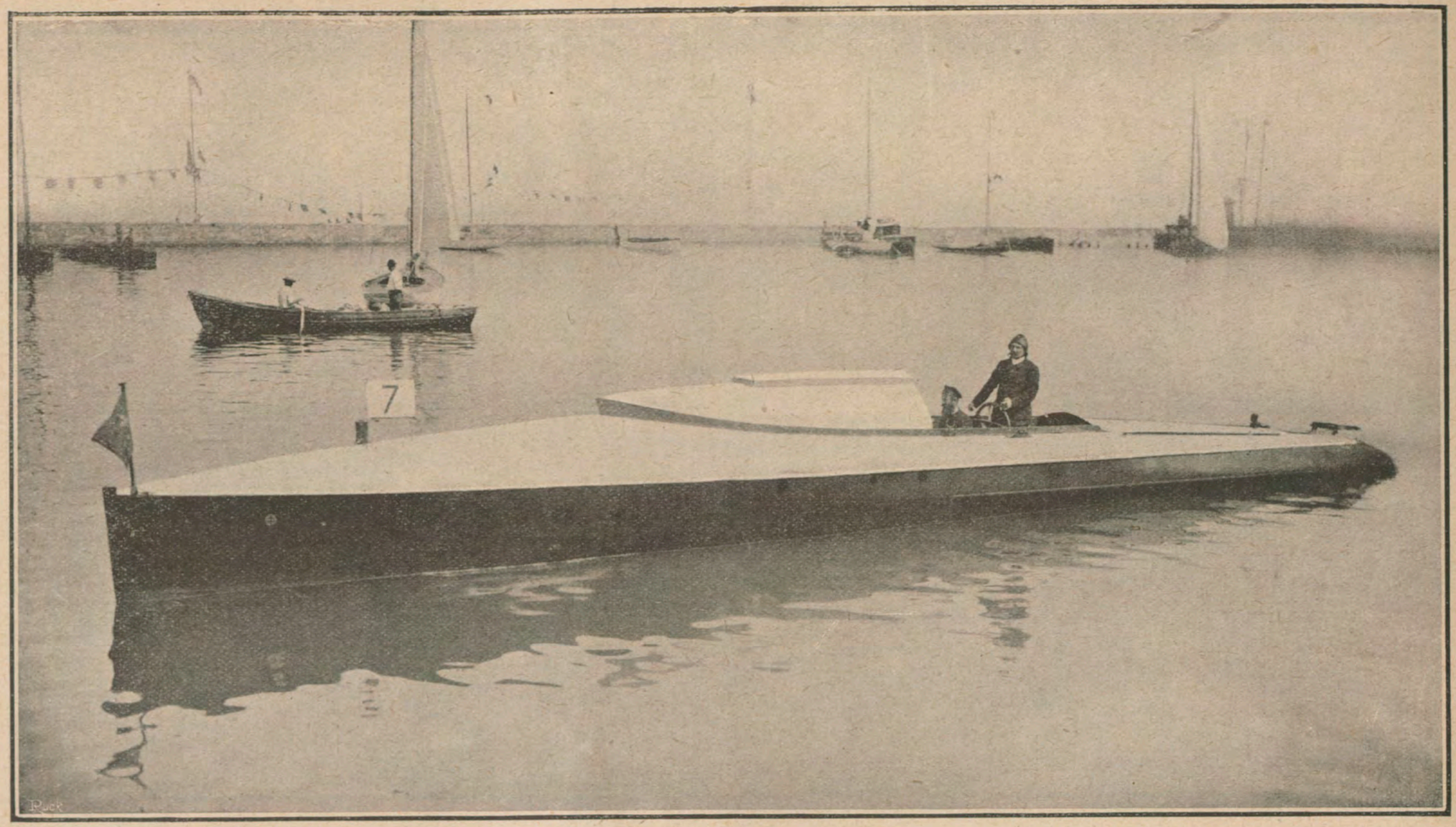
Le crack de la Société Nautique de la Marne a gagné facilement. De La Plane avait chaviré à une bouée.

La rentrée d'un vainqueur.

La course en yoles de mer, 4 rameurs seniors, gagnée par le R.C. de Gand.

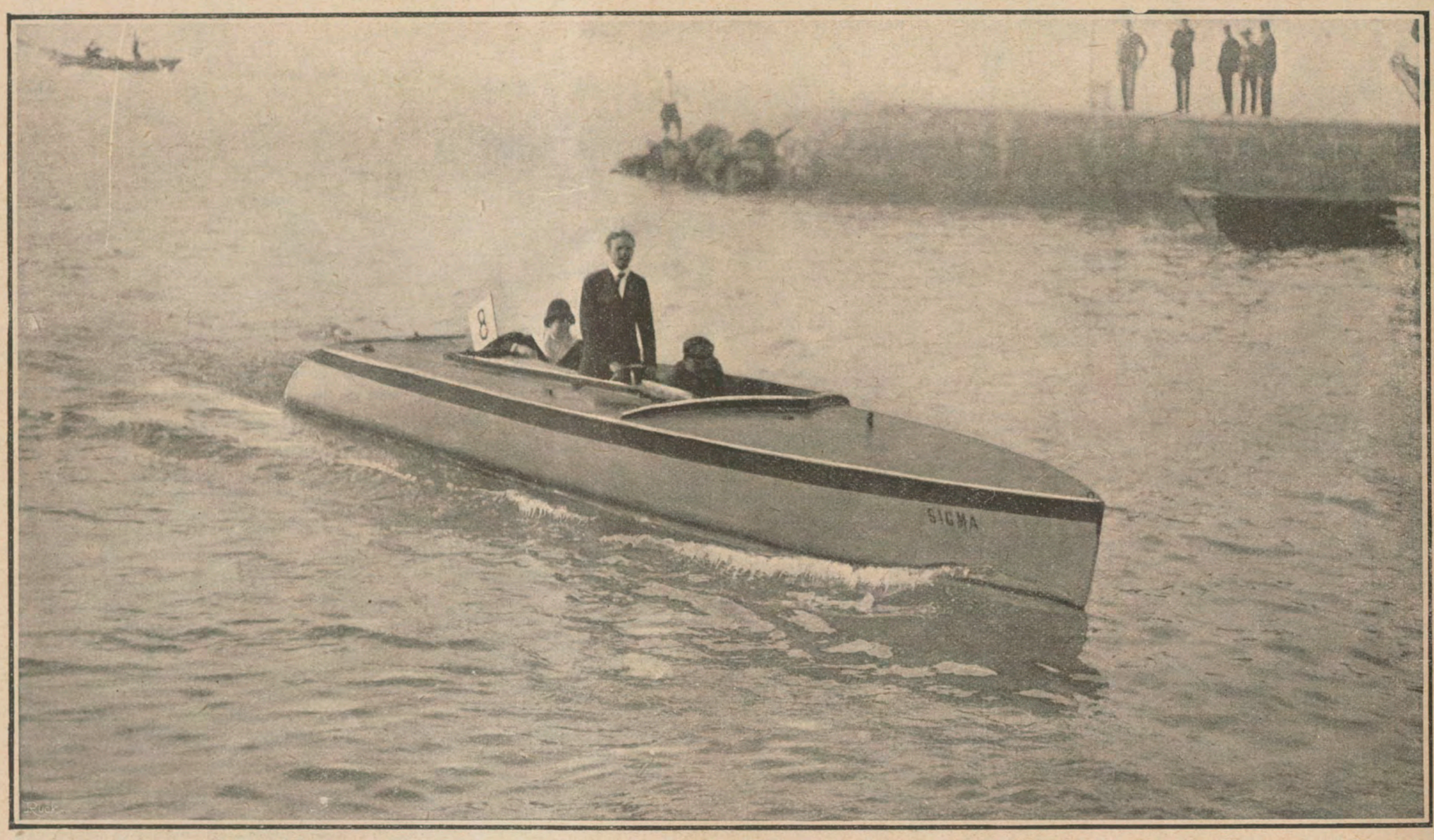
(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LE MEETING D'EVIAN



LE *LORRAINE-DIETRICH*, LE BATEAU LE PLUS VITE DU MONDE

Le superbe racer de Pérignon, moteur Lorraine-Dietrich, *coque* Tellier fils et Gérard, *barré par son propriétaire, a été le héros du meeting. Il a battu les records du monde du kilomètre et du mille marin, couvrant, dans cette dernière épreuve, les 1.852 mètres en 1 m. 59 s. 3/5, soit à une vitesse de 55 kilom. 746 à l heure, officiellement chronométrée, sur une distance officiellement mesurée.*



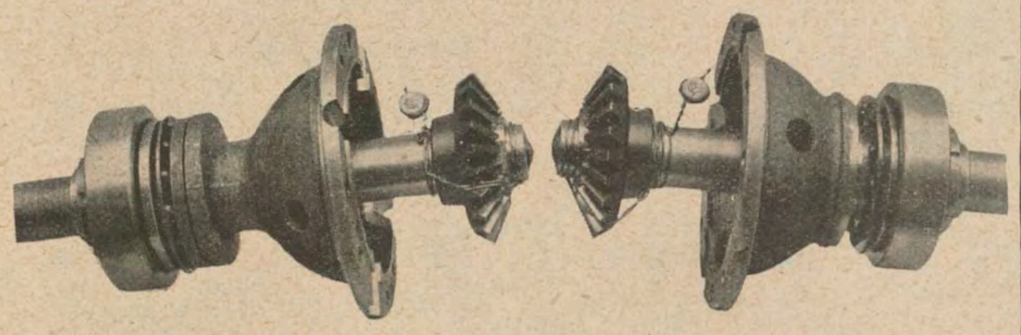
LE SIGMA, LE PLUS VITE CRUISER DU MEETING

Le marquis de Soriano a fait ses débuts en course avec le Sigma. *Ce très joli cruiser de 8 m. 75, muni d'un moteur six-cylindres de 111/130, s'est classé premier du classement général des cruisers et a gagné les épreuves du mille et du kilomètre, couvrant cette dernière distance en 1 m. 33 s., soit à une moyenne de 38 kil. 750 à l'heure.*

Les 34.000 kilomètres de la Six-Cylindres Hotchkiss

Après avoir couvert plus de 34.000 kilomètres, la six-cylindres Hotchkiss fut démontée. Nous donnons ici des photographies de divers organes de la voiture après cette formidable randonnée

Nous avons eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs (1) de la performance extraordinaire accomplie par la six-cylindres Hotchkiss. Partie le 7 février de la place de la Concorde, conduite par Van Marcke, elle revenait à Paris au commencement d'avril, ayant parcouru 10.000 kilom. De là, elle fut envoyée en Angleterre. Un itinéraire fut tracé à travers les routes anglaises, écossaises et irlandaises,

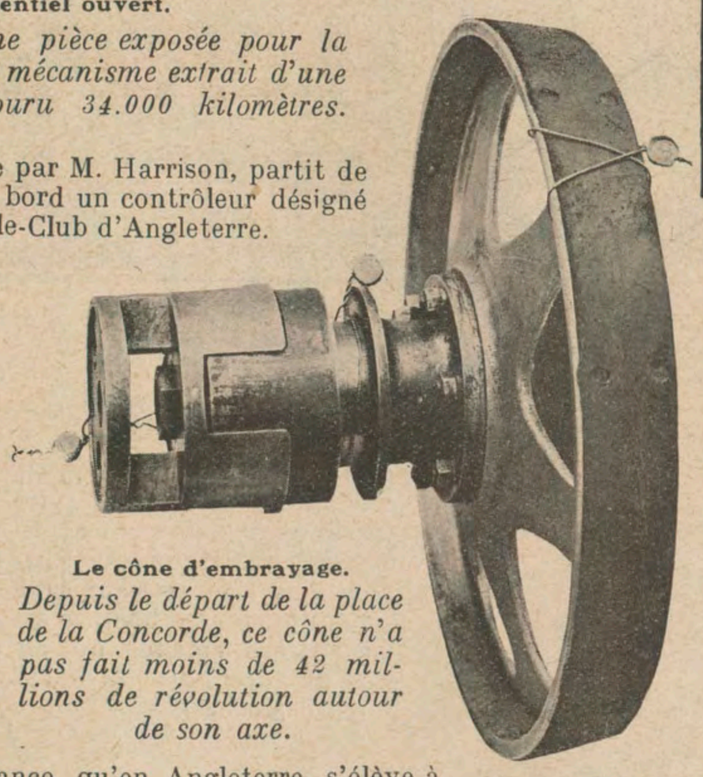


Le différentiel ouvert.

On dirait plutôt une pièce exposée pour la démonstration qu'un mécanisme extrait d'une voiture ayant parcouru 34.000 kilomètres.

et la voiture, conduite par M. Harrison, partit de Londres, ayant à son bord un contrôleur désigné par le Royal-Automobile-Club d'Angleterre.

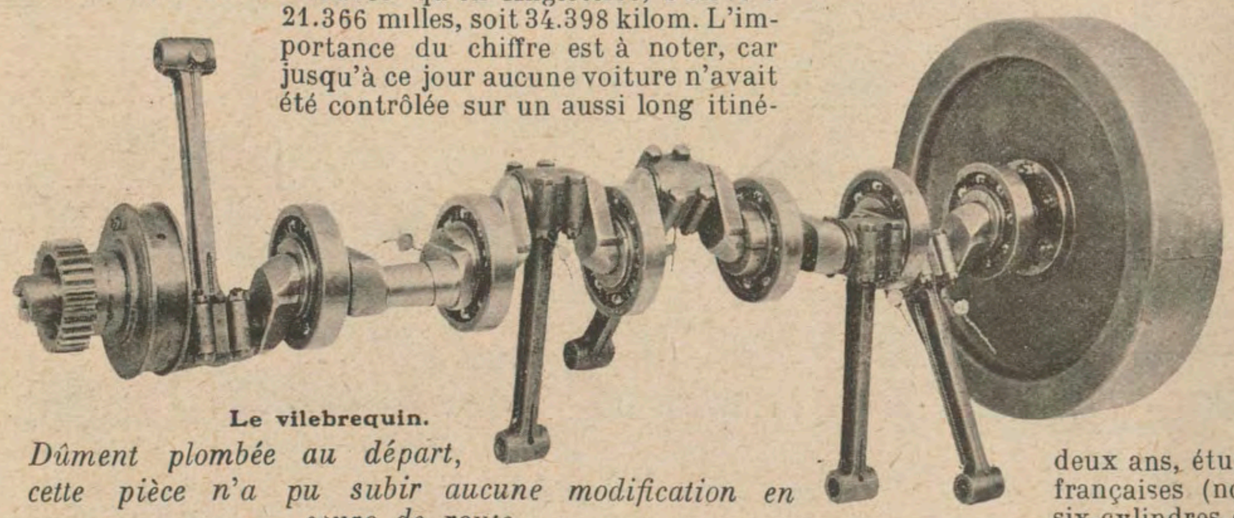
Elle couvrit ainsi plus de 7.000 kilom. Au 7.453e dans une forte rampe, l'essence n'arrivant pas en quantité suffisante au carburateur, la voiture eut un court arrêt involontaire. Les 7.000 kilom. furent annulés impitoyablement par le commissaire et la voiture, conduite par M. Tubb couvrit ainsi 14.000 nouveaux kilomètres sans un seul arrêt involontaire.



Le cône d'embrayage.

Depuis le départ de la place de la Concorde, ce cône n'a pas fait moins de 42 millions de révolution autour de son axe.

La distance parcourue ainsi, tant en France qu'en Angleterre, s'élève à 21.366 milles, soit 34.398 kilom. L'importance du chiffre est à noter, car jusqu'à ce jour aucune voiture n'avait été contrôlée sur un aussi long itinéraire. De plus, les conditions draconiennes du raid anglais sont à retenir.

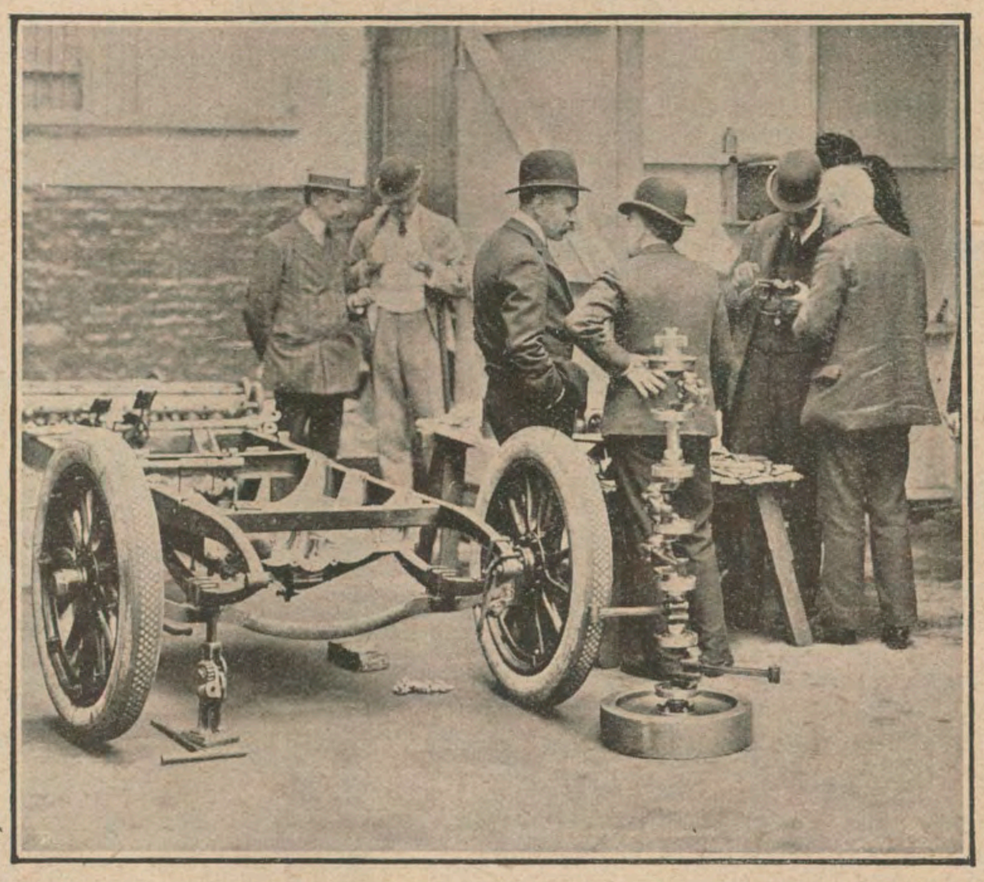


Le vilebrequin.

Dûment plombée au départ, cette pièce n'a pu subir aucune modification en cours de route.

A son retour la six-cylindres fut remise sous scellés par l'A. C. d'Angleterre et démontée sous le contrôle de la Commission technique, composée comme suit: Mr Wilson Noble, Mr Cozens-Hardy, Mr W. Worby-Beaumont, Major Cochrane, Mr J. Lyon Sampson, Professor C. Vernon Boyes, F. R. S. Colonel R. E. V. Crompton, C. B. and Mr A. F. New. Après avoir constaté que les plombs extérieurs étaient intacts, l'on examina toutes les pièces de la voiture qui furent trouvées dans l'état montré par nos photographies et séparément plombées. Les engrenages, en particulier, étaient dans un état merveilleux; ils étonnèrent les membres de la commission.

Il convient de donner à cette performance d'une voiture française toute son importance. L'itinéraire fut, comme on l'a vu, de 34.000 kilom., et les conditions dans lesquelles il fut couvert étaient particulièrement dures. Le moteur

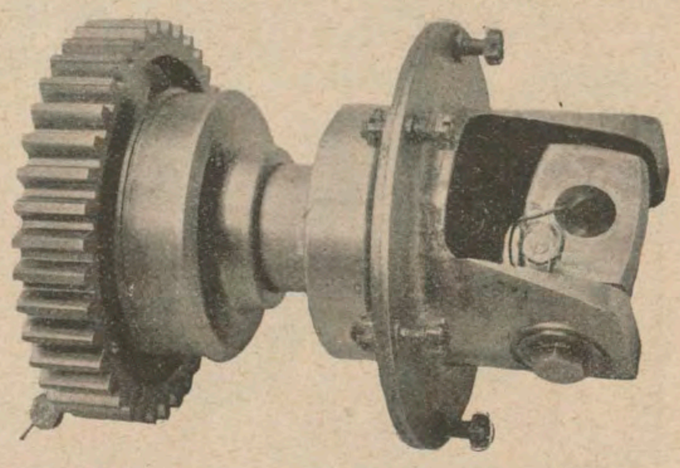


La six-cylindres Hotchkiss à l'examen.

Après avoir parcouru 10.000 kilomètres en France et plus de 20.000 en Angleterre, la voiture fut démontée et soumise à l'examen d'une commission de contrôle, désignée par l'A. C. de Grande-Bretagne (*Pneus* Michelin).

qui actionnait la voiture était, au moins en France, relativement nouveau, puisque les six-cylindres ne firent leur apparition sur d'assez nombreux châssis qu'au dernier Salon. On discuta et on discute encore sur sa valeur, et l'on peut dire que beaucoup de constructeurs qui le travaillent n'ont encore pu obtenir une solution entièrement satisfaisante.

Notre grande marque Hotchkiss, dont on connaît le fini de fabrication, avait déjà, il y a deux ans, étudié le moteur six-cylindres et était l'une des rares marques françaises (nous pouvons même dire la seule) ayant, l'été dernier, les six-cylindres en service parfaitement au point. La merveilleuse souplesse de ce nouveau moteur, l'agrément qu'il procure en supprimant, à quelque allure que tourne le moteur, toute trépidation et tout bruit, la facilité des reprises, lui assurent, au moins pour la riche clientèle, un avenir certain. Il appartenait à Hotchkiss, par une performance particulièrement intéressante en ce qu'elle ne diffère que par l'exagération du travail demandé au véhicule des conditions dans lesquelles on juge soi-même de la qualité d'une voiture, de montrer qu'actuellement le grand soin apporté dans l'établissement d'un châssis de conception irréprochable permet d'accomplir des prouesses plus qu'extraordinaires.

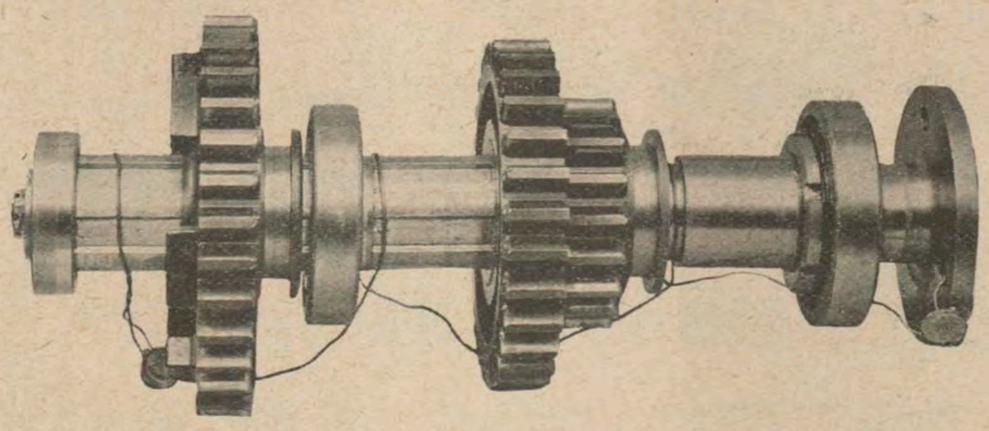


La griffe de cardan et le pignon de troisième vitesse.

Il est impossible de trouver aucune trace d'usure sur les dents de ce pignon ni dans les articulations du cardan.

Il est certain que jamais, dans la pratique, aucune voiture ne sera soumise à des conditions aussi dures que celles auxquelles fut astreinte la six-cylindres Hotchkiss pendant ses deux tours. On ne s'amusera pas à laisser tourner le moteur pendant qu'on change un bandage et on ne s'astreindra pas à ne jamais toucher à son moteur. Qui peut le plus peut le moins, et tel est le cas de la Hotchkiss.

H.-M. A.



L'arbre primaire du changement de vitesse.

On remarquera le parfait état des dents, malgré leur fréquent emploi.

(1) Voir les nos 438, 444, 447 et 451.

LE MATCH PARIS-FRANCFORT

Le match classique Paris-Francfort est, en aviron, le grand événement de l'année. La rencontre remonte à 1901. Ce fut Paris qui en eut la primeur; nos représentants remportèrent la victoire en 8 m. 1 s.

En 1902, les Français furent à nouveau vainqueurs, à Francfort, 1903, 1904, 1905, autant de dates victorieuses pour les Allemands. Enfin en 1906, à Francfort, Paris gagna en 7 m. 52, record de la distance.

Cette année, des courses éliminatoires avaient fait former l'équipe parisienne de cinq rameurs de la Société Nautique de la Marne et de trois rameurs du Cercle Nautique de France. Il eût été plus heureux de choisir les huit meilleurs Parisiens. Mais il fallait faire abstraction de l'esprit de pavillon et, comme chacun sait, ce sont là pensées qu'un esprit simple peut concevoir, mais qui sont au-dessus des forces intellectuelles des sociétés. Et de La Plane, champion d'Europe, n'était pas dans l'équipe de Paris! Mystère et pontifes!

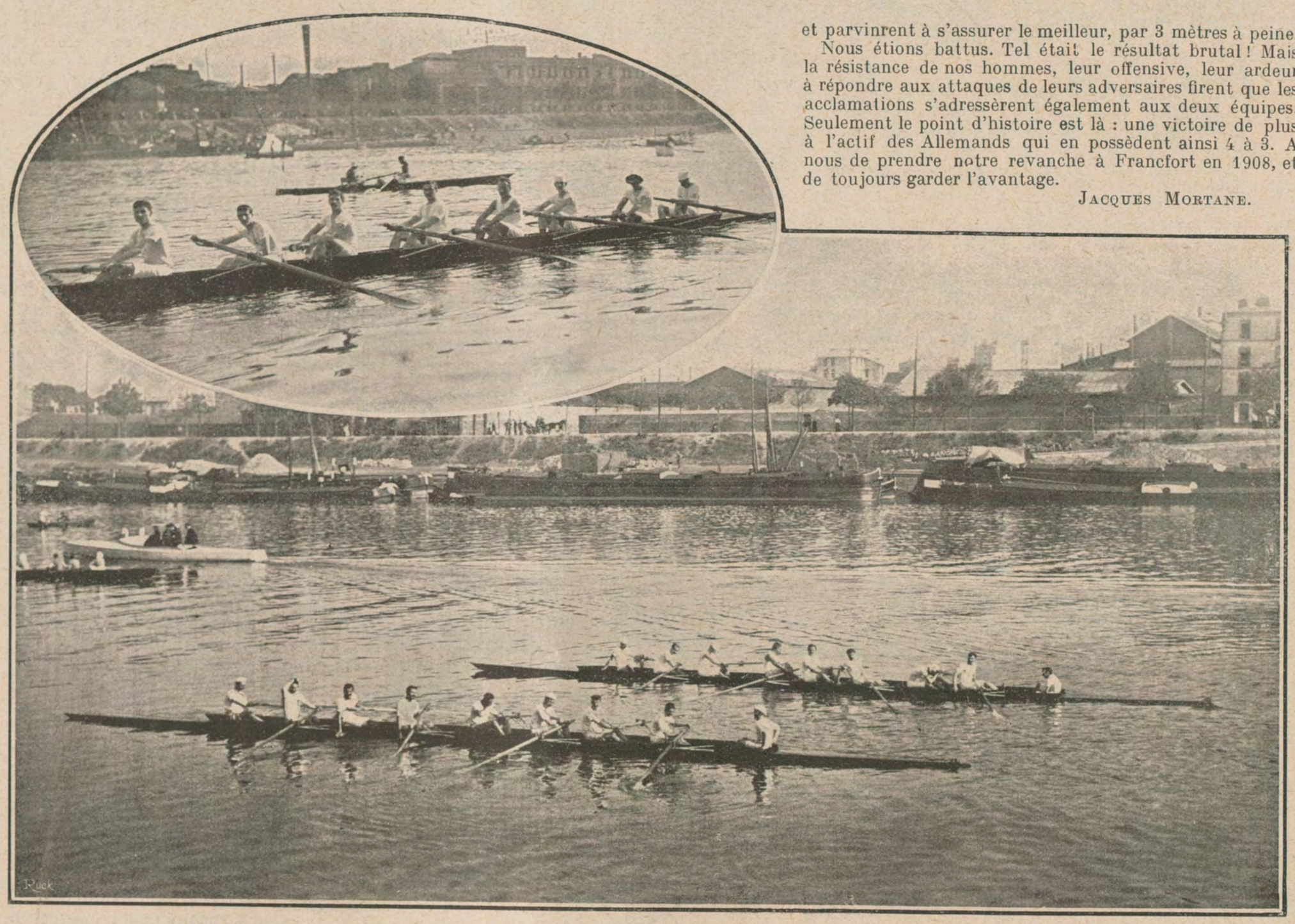
L'équipe de Francfort était exclusivement formée des rameurs du Club Germania, qui avait battu le champion de Francfort, l'équipe du Ruderverein. Elle était formidable. Et malgré sa valeur, notre team lutta de magnifique façon avec elle, si bien que jusqu'à l'arrivée nous pouvions escompter la victoire. A la fin, cependant, les Francfortois firent appel à de suprêmes ressources d'énergie et parvinrent à s'assurer le meilleur, par 3 mètres à peine.

Nous étions battus. Tel était le résultat brutal! Mais la résistance de nos hommes, leur offensive, leur ardeur à répondre aux attaques de leurs adversaires firent que les acclamations s'adressèrent également aux deux équipes. Seulement le point d'histoire est là : une victoire de plus à l'actif des Allemands qui en possèdent ainsi 4 à 3. A nous de prendre notre revanche à Francfort en 1908, et de toujours garder l'avantage.

Jacques Mortane.

L'équipe française avant le match.

L'équipe française, formée après courses éliminatoires, était composée de cinq rameurs de la Société Nautique de la Marne et de trois rameurs du Cercle Nautique de France.



L'équipe allemande victorieuse.

L'équipe de Francfort était exclusivement formée de rameurs du Club Germania, qui ont battu l'équipe du Ruderverein, champion de Francfort.

Après le dernier coup d'aviron.

D'après cet instantané, on se rend compte de ce que fut la lutte, les Allemands triomphant à peine par 3 mètres.

LE MATCH PARIS-FRANCFORT

LA LUTTE ENTRE LES DEUX EQUIPES

Le septième match annuel entre équipes à huit rameurs de pointe avec barreur, représentant Paris et Francfort-sur-le-Mein, s'est disputé le 8 septembre, en Seine, entre le pont de Neuilly et Asnières, sur 2.500 mètres. Chaque nation comptait trois victoires à son actif. Aussi, la lutte promettait-elle d'être très chaude pour affirmer la supériorité d'une des équipes. Dès le départ, ce fut un bord à bord émouvant, qui se continua jusqu à la fin. Personne ne pouvait prévoir l'issue du match, et ce ne fut que dans les derniers coups d'aviron que l'équipe de Francfort parvint à s'assurer la victoire, par 3 mètres, très difficilement.

(Plaque Lumiere.)

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

A Courtenay, un passage à niveau n'étant pas fermé, une auto s'engagea sur la voie. Un train survint qui renversa la voiture et tua le conducteur.

LE CAS DE M. HARDUIN

Depuis des années, notre confrère Harduin accomplit ce petit tour de force qui consiste à donner, tous les jours, aux lecteurs du *Matin* son opinion sur les faits du moment. Je ne sais pas s'il a déjà battu le record de Francis Magnard, mais il est certain qu'il craint peu de rivaux dans ce sport difficile.

Ces cinquante lignes quotidiennes sont généralement marquées au coin d'un gros bon sens. Elles représentent l'opinion moyenne du bon bourgeois conservateur et voltairien, d'un humorisme pince-sans-rire à ses heures, mais que la transformation de la vie moderne par le sport et la vitesse a un peu surpris.

On sait qu'une récente circulaire de M. Clémenceau prescrit de relever tous les accidents qui se seront produit jusqu'à la fin du mois de septembre et de faire une enquête pour établir à quelle cause ils sont dus et le rôle joué sans ces accidents, par la vitesse des voitures. A ce sujet, notre confrère rappelle le cas de Weidel qui, arrêté pour avoir fait du 90 à l'heure, sur une route déserte, sans causer aucun accident, fut condamné à un mois de hard labour et privé de sa licence pendant deux ans.

M. Harduin regrette que nos lois et nos mœurs ne permettent pas d'infliger le même traitement aux conducteurs qui mènent un peu dur sur nos routes.

Cela réjouirait le cœur de notre confrère de voir un De Dion ou un Darracq effilocher des cables goudronnés ou tourner la roue des carriers, en punition d'un excès de vitesse, tandis que Soleilland cueillerait ses fraises au soleil, dans une de ces délicieuses concessions à la Nouvelle dont, dans une autre feuille, nous entretient Jacques Dhur. F.-A. Wheel.

CYCLISME

Devoissoux, champion du monde de vitesse amateurs (1907), vient d'aller disputer plusieurs courses en Angleterre. Il y remporta de beaux succès.

L'ESPRIT SPORTIF BELGE

Lorsqu'on parle d'esprit sportif, on a coutume de dire que les Belges en font preuve plus que beaucoup d'autres nations. Hélas! comme il nous faut déchanter! Je n'en veux comme preuve que l'acte de vandalisme aussi sauvage que stupide qui a failli ensanglanter récemment le match Darragon-Verbist.

Verbist pour les Belges est un Dieu, c'est quelque chose de sacré à l'auréole de qui il ne faut pas toucher. Tant que Darragon, pas habitué à la piste d'Anvers, a battu de peu ou s'est fait vaincre par le comingman, tout a bien marché.

Quand notre champion est allé s'entraîner sur ce vélodrome pour pouvoir lutter à armes égales, il est devenu l'ennemi, l'ennemi juré des populaires. Mais le jour où cette haine prit les plus terribles proportions, ce fut lorsque Darragon réussit, dans un match avec Verbist, à prendre tours sur tours au Belge qui n'existait plus et faisait piteuse mine en constatant l'évidente supériorité de son adversaire. Alors, les spectateurs des places à bon marché commencèrent à invectiver le véritable champion du monde n'admettant pas qu'il fasse ainsi une promenade de santé, puis ils lui lancèrent des journaux, des cannes et même des chaises, au risque de le tuer. Par contre, le pesage acclamait Darragon, mais avouez que si lorsqu'un étranger s'en va en Belgique il doit se faire battre pour ne pas risquer d'être assommé, c'est une curieuse façon d'envisager le sport.

Et dire que nous protestons contre le manque d'esprit sportif français! Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 2 au 7 septembre.

AUTOMOBILE

Dimanche 1er Septembre.

Le Meeting de Brescia. — Coupe Florio (486 kilom.) : 1. Minoia, en 4 h. 39 m. 53 s. 4/5 ; 2. Hemery, en 4 h. 39 m. 49 s. ; 3. Hanriot, en 4 h. 57 m. 47 s.

Lundi 2 septembre.

Le Meeting de Brescia. — La Coupe de vitesse (486 kilom.) : 1. Cagno, en 4 h. 37 m. 36 s. ; 2. Demogeot, en 4 h. 40 m. 53 s. ; 3. Rougier, en 4 h. 45 m. 31 s.

CYCLISME

Dimanche 1er Septembre.

Vélodrome Buffalo. — *Course de 100 kilom.* avec entraîneurs humains : 1. Emile Georget, en 2 h. 7 m. 23 s. ; 2. Léon Georget, à 1 tour ; 3. Petit-Breton, à 15 tours.

Jeudi 5 septembre.

Buffalo. — *Course de 50 kilom.* derrière tandems : 1. E. Georget, en 1 h. 1 m. 36 s. 2/5 ; 2. Seigneur ; 3. Lignon.

Course de motocyclettes (3.000 m.) : Olieslaegers, en 2 m. 2 s. 1/5 ; 2. Bussat ; 3. Gougoltz.

ATHLÉTISME

Dimanche 1er Septembre.

Championnats de France professionnels d'athlétisme (100 mèt.) : G. Lecquyer (400 mètres) ; Dorlin (1.500 mètres) ; Neveu (10 kilom. marche) ; E. Fantou, en 48 m. 49 s. 2/5.

Championnat de l'heure : E. Millot (17 kil. 365).

Saut à la perche : Billotte (2m.35).

Saut en longueur : Lecquyer (6 m. 22).

Saut en hauteur : Mittelberger (1 m. 62).

Lancement du poids : Paquette (11 m. 16).

Lancement du disque : Paquette (32 m. 35.

HIPPISME

Dimanche 1er Septembre.

Chantilly. — *Prix La Rochette*, pouliches (1.100 mètres) : 1. Scabieuse, au comte G. de Ganay (Hobbs) ; 2. Papillote ; 3. Foresight. (12 partants.)

Prix La Rochette, poulains (1.100 mètres) : 1. Schuyler, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse) ; 2. Pernambouc ; 3. Kinkajou. (8 partants.)

Prix de Chantilly (3.500 mèt.) : 1 Punta Gorda, à M. J. Lieux (Ch. Childs) ; 2. Le Gargan ; 3. Saint-Léonard. (6 partants.)

Mercredi 4 septembre.

Chantilly. — *Prix de Bois-Roussel* (2.400 mètres) : 1. Luzerne, à M. A. André (Ransch) ; 2. Antinoüs.

Prix de Villiers (1.400 mètres) : 1. Scarlet, au comte Le Marois (O'Connor) ; 2. Grill Room ; 3. Sulpice. (16 partants.)

ATHLÉTISME

Taylor, qui a réussi, en Angleterre, à triompher de notre champion de golf, Armand Massy, à l'étonnement du public très enthousiaste de notre joueur.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE PROFESSIONNELS

Pour la douzième fois, ces épreuves ont réuni l'élite des pros sur une piste, hélas! un peu difficile comme tracé, et une fois de plus notre espoir de voir battre un ou plusieurs records amateurs a été déçu. Je commence, du reste, à croire que cette satisfaction ne me sera jamais donnée, bien que je sois tout prêt à applaudir les hauts faits de nos collègues du Croissant et de la rue Montmartre.

La cause ou plutôt les causes de cette infériorité sont multiples et l'énumération en est bien facile.

D'abord le manque de pistes régulières, car je ne considère pas comme telles le bord plus ou moins herbeux et aplani des fossés des fortifs.

Puis la simple lecture des résultats nous montre qu'à de rares exceptions près, tous ceux qui avaient des chances de gagner se sont dépensés dans deux, quelquefois même trois épreuves pour tâcher d'arrondir le tas de gros sous qu'ils espéraient s'attribuer. Ceci, est au fond, bien humain, mais cette répétition trop rapide d'efforts différents ne peut qu'influer de façon nuisible sur la valeur des performances accomplies.

Reste enfin — et peut-être est-ce là la cause première de leur infériorité — le genre de vie que mènent quotidiennement les professionnels, et qui n'est pas fait pour leur donner au point de vue de la santé l'équilibre qu'il est nécessaire d'avoir lorsqu'on veut battre des records.

L. de Fleurac.

HIPPISME

Au Concours hippique de Dublin, pendant une épreuve de saut par deux, Holiday et Gold Plate, les vainqueurs franchissent le mur en pierre.

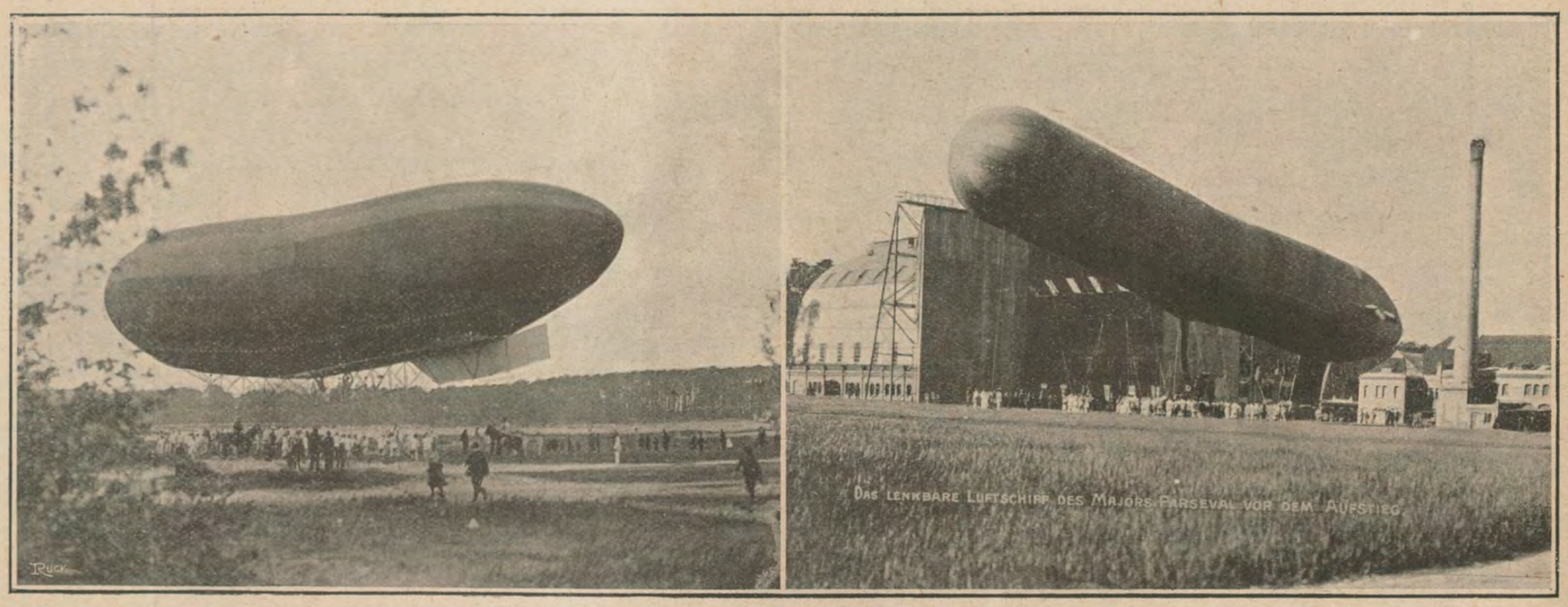
LA CONCURRENCE AUTOMOBILE

Lors de l'intronisation dans nos mœurs de la locomotion automobile, de nombreux esprits aux déductions rapides s'étaient crus autorisés à prédire la faillite de la locomotion hippomobile. Les événements quotidiens nous prouvent que nous n'en sommes pas encore là. Les autobus, qui sillonnent Paris, ne sont pas, quoi qu'on en dise, le dernier cri du progrès. Certes, lorsqu'ils ne vous laissent pas en panne, ils vous mènent rapidement au but de votre promenade ; mais dans quel état, grand Dieu! Ils vous secouent tellement qu'ils semblent prendre tous les organes de votre intérieur pour des blancs d'œufs destinés à être battus en neige. Je passe sous silence la commodité des piétons et celle des riverains ; ils assourdissent les uns et ils écrasent les autres.

Les pauvres fiacres ont eu, eux aussi, à subir un rude assaut, lors de l'apparition des taxis automobiles. Mais, là encore, cela ne va plus comme sur des pneumatiques. On s'est figuré, au début, que ces fameuses voitures ne boufferaient que des kilomètres : c'est un aliment facile à se procurer. Mais on s'est aperçu ensuite qu'elles bouffaient trop d'essence, trop de caoutchouc, trop de pièces de rechange, bref trop d'argent. Finalement, le client se plaint d'être écorché ; le chauffeur, d'être volé ; le patron, d'être ruiné ; le fabricant, de ne pas être payé. Tout le monde perd ; ça serait très bien si on jouait à qui perd gagne ; mais ce n'est pas tout à fait le cas.

Pendant ce temps-là, Cocotte fait tout doucement la maraude sur les boulevards : elle peut être tranquille : il y a encore de beaux jours pour elle, surtout depuis qu'elle a féminisé son personnel, adjoignant aux Collignons rébarbatifs les gracieuses femmes cochères.

Boiard.



LES DIRIGEABLES ALLEMANDS.

L'attention du public est, en ce moment, attirée sur les efforts faits par l'Allemagne pour arriver à nous égaler dans l'art du plus léger que l'air. Malgré les efforts d'ingénieurs éminents, les dirigeables du major Parseval (à gauche) et du major Gross (à droite) ne réussissent pas encore à égaler les performances du Lebaudy, *de* Patrie *et de la* Ville-de-Paris.

La Journée des Critériums à Chantilly

Le Prix Sylvie. A mi-parcours. (1.000 m., Chantilly, 5 septembre.)

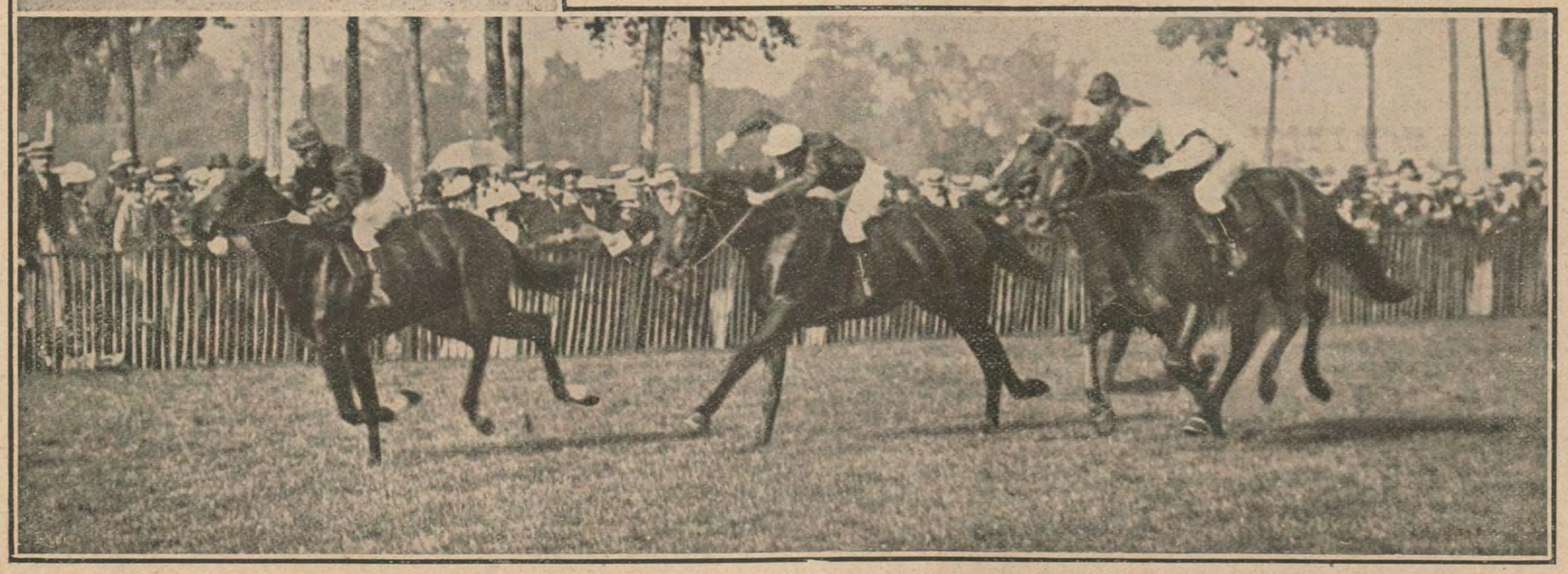
Le Prix Sylvie avait réuni 24 concurrentes. Dans les dernières foulées, La Guécha, au comte de Pourtalès (M. Henry), prenait l'avantage sur Cabane, par une courte tête. Wagonnette II était troisième, à une demi-longueur.

Forêts et sport ⌀ Côté des vieux : pénurie ; côté des jeunes : encombrement ⌀ Le premier critérium donne un camouflet à la forme publique et à la forme privée ; le second critérium est la confirmation de la forme publique ⌀ Le Prix Jouvence ⌀

Cette dernière semaine mérite véritablement l'appellation de la semaine des forêts : Chantilly, Compiègne, Fontainebleau. Il n'y manquait que la forêt de Bondy ; mais vous savez sans doute que le public des courses se figure apercevoir cette dernière plus souvent qu'à son tour : il serait donc superflu de la faire figurer sur les programmes. Quoi qu'il en soit, cette petite tournée, qui précède immédiatement la véritable reprise des courses parisiennes, a offert beaucoup de charme : un temps agréable, des sites pittoresques et du sport.

Le sport a été en effet à la hauteur de la situation. Il est maintenant séparé en deux tranches nettement distinctes : celle des chevaux âgés et celles des jeunes. On peut regretter que, du côté des premiers, les lots ne soient pas très fournis ; cela n'est pas étonnant du reste, car ceux qui ne sont pas encore claqués usent ce qui leur reste de tendons à apprendre un métier nouveau, dans lequel ils promettent déjà monts et merveilles. Du côté des jeunes, au contraire, c'est l'abondance qui sévit, abondance de bien... ou abondance de mal ; nous avons retrouvé à Chantilly ces lots nombreux, dont, par suite de la nouvelle réglementation, nous avions été totalement privés pendant la campagne de Normandie.

C'est ainsi que mercredi, dans le Prix Sylvie, il y eut vingt-quatre partants ; ce n'est pas encore le record fameux dont on put tirer gloire et honneurs, il y a deux mois à peine ; mais cela en approche sensiblement. Doit-on déduire d'un tel succès qu'il vaudrait mieux, à cette époque de l'année, réserver les six courses de chaque réunion aux produits de deux ans ? Il me semble que les amateurs de réformes, s'ils avaient le temps de se préoccuper d'être logiques, devraient aboutir à cette conclusion. Ils n'iront pas jusque-là.



Scarlet

Scarlet, par Chalet et Rose-Rose, au comte Le Marois (O'Connor), gagnant du deuxième Critérium, qu'elle a aisément remporté, par 1 longueur 1/2.

L'arrivée du premier Critérium. (1.000 m.)

Bab-Azoum a filé devant Northeast et Lieutel. A la distance, Northeast et Lieutel engageant la lutte, se gênaient légèrement, mais Agadir, au baron Gourgaud (Cormack), survenait en dehors et les réglait très facilement, par trois quarts de longueur.

Les péripéties de ce Prix de Sylvie sont faciles à raconter; elles ressemblent à celles que l'on a coutume de voir dans des champs aussi fournis. Le départ n'avait pas été plus mauvais qu'un autre; mais à quelques mètres de la starting, une bousculade se produisait, annihilant complètement la chance de six à huit concurrentes, parmi lesquelles Rozières et Schaffouse, la grande favorite. La Guécha, le long du pesage, et Cabane, le long de la pelouse, ne tardaient pas à se détacher; celle-ci semblait d'abord gagner, mais la Guécha prenait, à peu de distance du poteau, un avantage suffisant pour lui permettre de résister à un retour excellent de Cabane qui ne succombait que d'une courte tête. L'épreuve correspondante pour poulains avait été remportée très facilement par Berkshire. Enfin, le prix de Villiers, disputé sur 1.400 mètres, avait fourni à Scarlet l'occasion de nous montrer ses qualités de tenue: elle s'est véritablement promenée devant ses concurrents, ne rencontrant une certaine résistance que dans Grill Room, qui devançait Sulpice et Varney.

Mégot. M. Périchon. Quadrille.

L'arrivée du Prix Jouvence (4.800 m.)

M. Périchon et Quadrille ont mené jusqu'au deuxième tour, où M. Périchon passait en tête. Dans le dernier tournant, Mégot, à M. Caillault (Jennings), attaquait M. Périchon, qui fléchissait et se faisait battre de trois-quarts de longueur.

On se plaisait à voir dans cette réunion de mercredi un papier formidable pour la journée de dimanche. Les victoires de Berkshire et de Scarlet étaient une excellente recommandation pour Bab Azoum, derrière lequel ils avaient échoué précédemment; par sa performance du Prix de Villiers, Scarlet devenait la candidate la plus en vue du deuxième Critérium. Elle y triompha, en effet, et dans un tel style que l'on ne peut émettre de doute au sujet de son actuelle supériorité sur les concurrentes qu'elle rencontrait. Derrière elle, se placèrent Combraille, une quasi-débutante, et Papillotte, toujours, à l'arrivée, précédant Karamanie comme à Maisons-Laffitte. Dans le premier Critérium, les prévisions basées sur la forme publique furent complètement déçues: Bab Azoum termina second, le troisième fut Northeast, qu'on avait fait grand favori sur ses deux faciles victoires de Deauville: quant au vainqueur, ce fut Agadir, un échappé du Prix à réclamer, dans lequel on peut dire d'ailleurs qu'il ne fit qu'entrer et sortir, puisqu'il fut réclamé avant la course. Ce résultat, qui infirme la forme publique, donne en outre un fameux soufflet à la forme privée: cet Agadir est, en effet, ainsi que je l'ai déjà raconté ici, un réformé de l'écurie Edmond Blanc; or, après deux courses remportées à Caen et à Bernay, le voilà qui vient battre dimanche l'un des champions en vue de cette même écurie.

A part le match dans lequel Luzerne a battu Antinous, la seule course intéressante réservée aux chevaux âgés a été le Prix Jouvence. Monsieur Périchon qui venait de figurer honorablement contre Punta Gorda, y fournit une très belle performance; mais il ne put rendre vingt-neuf livres à Mégot, qui le battit de trois quarts de longueur. Quant au handicap, Roi Fou était derrière Quille à poids égal; huit jours après, Quille est derrière Roi Fou en en recevant cinq livres. C'est cela le petit jeu habituel de ce genre d'épreuves.

RENÉ RIONDET.

REVUE FINANCIÈRE

N. B. — *Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, prêts sur titres, comptes de chèques, paiements de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la*

Banque Générale Française

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs, 9, rue Pillet-Will, Paris.

LES VALEURS DE TRANSPORT. — Nous n'aimons pas les Fonds d'Etats excepté les Rentes françaises, mais nous affectionnons les valeurs de transport. Nous voulons parler des transports sur terre et non sur mer, car ces dernières entreprises ont un caractère moins sûr.

Les valeurs de transport sont les meilleures des valeurs industrielles, parce que les transports sont l'outillage le plus nécessaire de toutes les industries, de tout le commerce, de toute l'activité d'un pays.

Quand un pays s'améliore économiquement, ce sont les transports qui prennent immédiatement la plus rapide extension et les valeurs qui les représentent ont une marche ascensionnelle plus sûre, plus constante, puisqu'elles résument le progrès général.

Aussi notre attention se porte-t-elle plus particulièrement aujourd'hui sur les valeurs de transport espagnoles, l'Espagne étant, de tous les pays d'Europe, celui qui fait le plus de progrès.

Ce mouvement économique, très marqué depuis la fin de la guerre de Cuba, n'est pas près de se ralentir; on peut, au contraire, prévoir qu'il ne fera que s'accentuer à cause des richesses latentes de la Péninsule et des circonstances générales qui favorisent leur exploitation.

Aucun pays européen n'est aussi riche en mines de toutes sortes et spécialement en mines métalliques; or, on sait qu'entre toutes les matières premières, les métaux sont les plus demandés par l'industrie moderne. Plusieurs provinces espagnoles sont célèbres par leur production en céréales, en vins, en fruits. Leurs populations sont économes, actives et industrieuses; presque partout les moyens de communication doivent être améliorés et multipliés. De sorte que l'on peut dire que toute entreprise de transport créée en Espagne dans un district bien choisi, après une étude sérieuse de ses besoins et de ses ressources est réussie d'avance.

D'ailleurs, une longue expérience poursuivie depuis plus d'un demi-siècle sur les chemins de fer et successivement sur les tramways à traction animale, à vapeur et électrique, a permis d'établir des bases certaines pour ces entreprises. On ne peut plus se tromper et même les entreprises qui ont périclité ont prouvé que l'erreur venait des promoteurs parce qu'ils n'avaient pas suivi les règles établies, cherchant des majorations de capitaux ou commettant des fautes dans l'administration.

Nous avons déjà parlé ici même de plusieurs entreprises de transport qui, toutes sans exception, ont parfaitement réussi. C'est pourquoi nous préférons, à tous les autres placements une bonne obligation de tramway rapportant au moins 4 1/2 0/0.

LES OBLIGATIONS 5 0/0 DES TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER VICINAUX EN ESPAGNE. — Nous avons déjà recommandé cette valeur à nos lecteurs; plusieurs nous écrivent qu'après avoir pris connaissance du dossier de cette affaire que nous leur avons envoyé, ils seraient désireux d'acheter des obligations, mais qu'ils n'ont pas actuellement les fonds nécessaires. La saison des vacances, des voyages et des sports absorbe toutes leurs disponibilités et ils sont obligés d'attendre des rentrées nouvelles.

Nous croyons devoir leur répondre dans cette Revue, parce que la question est d'un intérêt général.

Un titre comme l'obligation en question qui unit à la sécurité la plus absolue, un revenu de 5,25 0/0, offre une occasion exceptionnelle d'améliorer son portefeuille. Il n'est pas besoin de fonds disponibles pour en acheter; il vaut mieux encore déplacer de l'argent moins bien placé pour le placer mieux.

L'obligation Tramways et Chemins de fer vicinaux doit servir à d'excellents arbitrages. Votre portefeuille renferme sans doute des obligations qui ne rapportent que 4 à 4,25 0/0. La plupart des obligations de notre cote ne rapportent pas davantage. Si vous les vendez pour les remplacer par les obligations en question, vous augmentez vos revenus d'au moins 1 0/0. Voici quelques exemples:

En vendant 30 obligations Lombardes, qui rapportent 390 francs net, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de fer vicinaux en Espagne qui rapportent 500 francs net. On y gagne une augmentation de revenu de 110 francs.

En vendant 19 obligations Wagons-Lits 4 0/0 qui rapportent 380 francs, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de Fer vicinaux en Espagne qui rapportent 500 francs net. On y gagne une augmentation de revenu de 120 francs.

En vendant 19 obligations Omnibus 4 1/2 0/0 qui rapportent 391 francs net, on peut acheter 20 obligations Tramways et Chemins de Fer vicinaux en Espagne qui rapportent 500 francs net. On y gagne une augmentation de revenu de 109 francs.

Ces exemples pourraient être multipliés, nous laissons à chacun le soin de feuilleter son portefeuille et d'y trouver la valeur la plus propre à arbitrer.

INFORMATIONS

Les actions de la Banque Générale Française du nominal de 250 francs sont cotées aux environs de 280 francs seulement, bien qu'elles aient rapporté un dividende de 22 fr. 50. L'extension prise par cet Etablissement dont le capital est aujourd'hui de 10 millions de francs, le nombre croissant de ses clients et les concours qu'il possède dans le monde des grandes affaires, lui assurent un succès d'autant plus certain que nous manquons en France de Banques moyennes. Les Mittelbank ont fait la fortune économique de l'Allemagne; nous conseillons à nos lecteurs de mettre en portefeuille quelques actions de la Banque Générale Française.

Nous engageons fort nos abonnés à recevoir et à consulter le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will, organe de la Banque Générale Française et complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*.

BANQUE GÉNÉRALE FRANÇAISE.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI *Le gérant*: CAMILLE LECESTRE.